

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES ÉCONOMATS
DANS
L'INDUSTRIE DES CHEMINS DE FER
EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le mercredi 18 mars 1908, à 1 heure

PAR

Maurice RECLUS

Licencié ès-lettres
Rédacteur au Ministère de l'Intérieur
Chef du Secrétariat particulier du Ministre des Travaux Publics
des Postes et des Télégraphes.

Président : M. PERREAU, professeur.

Suffragants : { MM. JAY, professeur.
BERTHÉLEMY, professeur.

PARIS

LIBRAIRIE DES FACULTÉS

A. MICHALON

26, Rue Monsieur-le-Prince, 26

—
1908

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.**

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES ÉCONOMATS

DANS

L'INDUSTRIE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le mercredi 18 mars 1908, à 1 heure

PAR

Maurice RECLUS

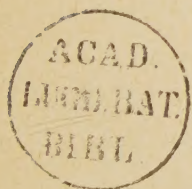
Licencié ès-lettres

Rédacteur au Ministère de l'Intérieur

Chef du Secrétariat particulier du Ministre des Travaux Publics
des Postes et des Télégraphes.

Président : M. PERREAU, professeur.

*Suffragants : { MM. JAY, professeur.
BERTHÉLEMY, professeur.*



PARIS

LIBRAIRIE DES FACULTÉS

A. MICHALON

23, Rue Monsieur-le-Prince, 23

1908



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

DE LA SUPPRESSION DES ÉCONOMATS PATRONAUX

§ 1. — Économats de patronage et Économats commerciaux

Le principe de la suppression des économats patronaux a été voté par la Chambre des Députés, le 6 juin 1907.

Dans la séance du 4 juin, M. René Viviani, ministre du Travail et de la Prévoyance sociale, donnait de ces institutions la définition suivante : « Les économats sont des magasins de vente créés et administrés par les employeurs à l'usage de leurs ouvriers et employés. »

M. Alexandre Zévaès, dans son rapport sur la proposition de loi, s'était inspiré d'une définition plus scientifique de M. Léon Jacques. Avec ce dernier, nous verrons, dans l'économat, « un magasin sous la dépendance, soit financière, soit administrative,

d'une entreprise industrielle, et qui fournit à crédit aux ouvriers de celle-ci les objets nécessaires à leur entretien, le paiement s'opérant par retenue sur les salaires ».

Il convient de distinguer, au point de vue économique comme au point de vue social, deux sortes d'économats : les économats *de patronage* et les économats *commerciaux*.

Un économat peut être considéré comme une institution de patronage lorsque l'ouvrier y trouve des marchandises de meilleure qualité, à meilleur compte que dans le commerce, — ou lorsque le chef d'entreprise qui le gère en emploie les bénéfices à améliorer la condition matérielle et morale des travailleurs qui s'y fournissent.

Un économat commercial, au contraire, constitue pour le patron une source de bénéfices d'autant plus considérables que la qualité de ce dernier peut lui permettre de s'assurer une clientèle forcée et d'imposer à cette clientèle ses marchandises et ses prix.

Cette distinction qui s'impose dans la théorie est beaucoup moins nette dans les faits. C'est même la difficulté d'opérer le départ entre les bons et les mauvais économats qui a amené la Chambre à voter le principe de la suppression totale et inconditionnelle de l'institution, sous réserve de la grosse exception qui sera l'objet de ce travail.

Avant d'étudier brièvement les conditions et la

portée de ce vote de la Chambre, nous donnerons un aperçu du mouvement législatif qui l'a provoqué.

§ 2. — Les Économats devant la Chambre.

1. — PROPOSITION MAXIME LECOMTE. — Le 20 juin 1890, M. Maxime Lecomte, alors député du Nord, saisisait la Chambre d'une proposition de loi sur le « règlement des salaires des ouvriers ».

« Dans un certain nombre d'usines » — disait son exposé des motifs — « les patrons effectuent une retenue sur le salaire de l'ouvrier, soit en le payant en marchandises, en bons ou en jetons, au lieu de le faire en monnaie ayant cours, soit en le contraignant à acheter tout ce dont il peut avoir besoin dans un économat dépendant de l'établissement industriel, ou bien chez des fournisseurs déterminés, imposés par les patrons. C'est ce qu'on a appelé le *Truck-System*... Ce système... tend à constituer une féodalité industrielle qui supprime le rôle de tout ce qui s'interpose librement entre le patron et l'ouvrier, de façon à ce que celui-ci dépende absolument et pour toutes les nécessités de l'existence, des maîtres de l'établissement industriel où il travaille. »

La proposition de M. Maxime Lecomte ne visait d'ailleurs pas la suppression directe ni indirecte des économats. Elle était ainsi conçue :

Article premier. — *Le paiement des salaires ne peut être fait aux ouvriers qu'en monnaie ayant cours.*

Art. 6. — *Les patrons peuvent fournir aux ouvriers à charge d'imputation sur les salaires : 1° le logement; 2° les outils nécessaires au travail; 3° les matières ou matériaux dont les ouvriers ont la charge, d'après les usages ou aux termes de leur engagement.*

Art. 7. — *Les patrons peuvent également fournir à leurs ouvriers, à charge d'imputation sur les salaires, les denrées alimentaires, l'habillement et le chauffage, à condition que ces fournitures seront faites au prix de revient, ou que les bénéfices seront intégralement répartis chaque année entre les ouvriers, proportionnellement au compte de chacun d'eux à l'économat.*

2. — AMENDEMENT BASLY. — Le 7 mai 1894, dans la discussion du projet de loi relatif aux Sociétés coopératives de consommation, M. Basly présenta l'amendement suivant :

Les économats... sont interdits, même lorsqu'ils prennent le titre de coopératives.

Les propriétaires et directeurs d'usines, de fabriques et de toutes industries ne pourront, directement ou indirectement, participer à l'administration d'une société coopérative de consommation.

« Le deuxième paragraphe de cet alinéa » —cons-

tate le rapport de M. A. Zévaès, — « qui semble atteindre les coopératives de consommation, n'était destiné qu'à frapper les économats. M. Basly avait, en effet, fait remarquer, au cours du débat, que si l'on interdisait purement et simplement les économats, ceux-ci pourraient être transformés en Sociétés coopératives, dans l'administration desquelles s'imposeraient les patrons ou leurs agents et qui, par suite, continueraient à porter atteinte à la liberté ouvrière. »

Soutenu par M. Jules Guesde, soutenu quant au fond mais disjoint par M. Paul Doumer, rapporteur du projet, cet amendement fut repoussé par 427 voix contre 77.

3. — PROPOSITION GEORGES BERRY. — Cette proposition, déposée le 27 juin 1899 au nom du député de Paris, et de 53 de ses collègues, visait surtout la concurrence redoutable que les économats font au petit commerce local. Elle tendait à l'interdiction pure et simple. Elle fut votée à une forte majorité ; mais ce vote n'eut aucune suite.

4. — PROPOSITION COUTANT. — Le 3 juillet 1906, M. Jules Coutant et 56 députés de la gauche socialiste déposaient une proposition de loi qui ne faisait que reprendre deux propositions antérieures des 20 novembre 1899 et 20 janvier 1903, — cette dernière ayant fait l'objet d'un rapport favorable de M. Bouveri. M. J. Coutant proposait *d'interdire à tout employeur de vendre, soit directement, soit indirectement, à ses*

ouvriers ou employés, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit et dans n'importe quelles conditions.

5. — PROPOSITION FLAYELLE. Déposée le 19 avril 1905, elle fut reprise par son auteur le 5 juillet 1906. Elle tendait à *la suppression des économats patronaux et à l'interdiction de la vente habituelle, directe ou indirecte, de marchandises quelconques, faite par les employeurs à leurs ouvriers.*

Cette proposition était précédée d'un important et remarquable exposé des motifs, d'une rare élévation de vues. « Certains économats » — y dit M. Maurice Flayelle — « fonctionnent dans des conditions parfaites et sont utiles aux ouvriers, ou plutôt ils le seraient si leurs avantages matériels pouvaient compenser l'immense inconvénient moral qui résulte de la défiance qu'ils inspirent et qui, trop souvent, empêche toute distinction entre les œuvres de solidarité et de protection et les simples exploitations commerciales... Par le fait même de l'existence de l'économat patronal, l'ouvrier se sent atteint dans sa liberté; il est ou se croit obligé de se fournir à l'économat et, s'il ne le fait pas, il est ou se croit menacé de perdre son emploi ou, du moins, la bienveillance de son employeur. Ce grief est, presque toujours, justifié dans une certaine mesure, et il n'y a pas à distinguer sur ce point entre les divers économats; même quand le patron veut accomplir très sincère-

ment une œuvre de solidarité et de protection à l'égard de ses ouvriers, il ne peut se désintéresser du succès de cette œuvre, et il est tenté d'exercer sur eux une pression plus ou moins directe... »

Il y a, dans ces remarques de M. Flayelle, une fine psychologie et de profondes intuitions sociales. L'auteur du projet n'est pas moins bien inspiré quand il démontre qu'aucun intérêt légitime ne pourra souffrir de la suppression : les intérêts des éconômats commerciaux ne sont pas légitimes ; les éconômats de patronage ne visent, il est vrai, que les intérêts des ouvriers, mais M. Flayelle estime que les mêmes avantages seraient assurés à ces derniers par les Sociétés coopératives de consommation, dont il se montre le partisan éloquent et convaincu.

Les deux propositions Jules Coutant et Maurice Flayelle, soumises à l'examen de la Commission du travail, firent, le 26 mars 1907, l'objet d'un long rapport de M. Zévaès.

Ce rapport, véritable réquisitoire contre les éconômats (1), est surtout documentaire et relate des

1. Le Ministre du Travail a établi, à l'aide de renseignements fournis par les préfets et les inspecteurs du travail, une statistique approximative des éconômats existants. D'après cette statistique, les éconômats seraient au nombre de 79 et se répartiraient de la manière suivante entre les divers départements :

Ain : 1 ; Aisne : 3 ; Allier : 1 ; Ardennes : 3 ; Aube : 3 ;

abus qui ont produit sur la Chambre une grosse impression. Il rappelle notamment les feuilles de paye d'un certain nombre d'ouvriers du bassin de Longwy, feuilles que M. Marcel Sembat avait lues à la tribune au cours du débat relatif aux grèves de 1905. C'était, par exemple, celle de l'ouvrier Dejas, dont le gain s'élevait à 126 fr. 60, mais dont les fournitures prises à l'économet s'élevaient, par une singulière coïncidence, au chiffre de 126 fr. 60 et qui, par suite, ne touchait aucun salaire (1). C'était encore la feuille de

Charente-Inférieure : 1 ; Dordogne : 1 ; Eure : 1 ; Eure-et-Loir : 1 ; Gironde : 2 ; Ile-et-Vilaine : 3 ; Indre-et-Loire : 1 ; Jura : 1 ; Landes : 1 ; Loiret : 1 ; Haute-Marne : 4 ; Meurthe-et-Moselle : 6 ; Nord : 7 ; Oise : 4 ; Orne : 1 ; Pas-de-Calais : 1 ; Haute-Saône : 4 ; Saône-et-Loire : 1 ; Vienne : 1 ; Vosges : 26.

Leur répartition approximative par catégories professionnelles serait la suivante :

Industrie de l'alimentation	1
— du papier, carton	1
— du livre	1
— textile.	22
— du bois	1
Métallurgie.	9
Travail des métaux ordinaires	11
Travail des pierres et des terres au feu	8
Manutention et transports	5
Inconnus et divers.	20
Total.	79

1. Ce fait a été confirmé par M. René Viviani, à la tribune de la Chambre.

l'ouvrier Decasse, dont le gain était de 117 fr. 90, sur lequel il fallait déduire, pour consommation à l'économat, la somme de 117 fr. 90. A Clairey (Vosges) un économat est annexé à la verrerie; trois verriers, — le père, chef de place, les deux fils, second souffleur et cueilleur, — recevaient ensemble, à la fin d'un mois de 1899, la somme de 0 fr. 05.

A Fresse-sur-Moselle (Vosges), le contremaître de l'établissement Ancel-Seitz vend lui-même de l'alcool; à Liffol-le-Grand, un industriel tient un débit à l'intérieur de son usine. Ce débit est au nom de sa fille et géré par le charretier de l'établissement; mais le prix des boissons vendues est retenu à la paye de quinzaine.

Les exemples abondent, — toujours d'après M. Zévaès, — des procédés abusifs employés par le patron-vendeur pour s'assurer la clientèle. Alors que presque tous les industriels du Mans et de la région accordent à leurs ouvriers une heure et demie pour le principal repas du jour, la filature Janvier, qui s'est annexé un débit, une cantine et un restaurant, ne donne à cet effet qu'une heure à son personnel. Il en résulte que les ouvriers, n'ayant pas le temps nécessaire pour aller prendre leur repas chez eux, sont matériellement tenus de consommer les denrées patronales.

L'emploi cruel et démoralisant des jetons n'a pas encore disparu. Les ouvriers verriers de Tourouvre

(Orne) les connaissent sous le nom de *monnaie de Cayenne*, et les commerçants du village acceptent ces « bons de caisse » en échange de leurs denrées, mais non à leur valeur intégrale : un jeton de 1 franc équivaut à 0 fr. 85. Cela tient à ce que l'usine ne rembourse les tickets émis par elle qu'avec une retenue de 10 0/0. Le commerçant prélevant à son tour un petit bénéfice, l'ouvrier voit finalement s'exercer sur son salaire un prélèvement « absolument illicite et illégal » de 15 0/0. Ce mode de paiement est également en vigueur à Saint-Évrout, où les jetons, en fer-blanc, portent au recto le nom de la verrerie, et au verso la somme représentée. L'ouvrier, qui n'est en possession que de cette monnaie particulière, est tenu, pour vivre, de se fournir à l'épicerie patronale. « J'ai vu — écrivait à M. Zévaès le secrétaire de la section fédérale des ouvriers verriers de Normandie —, « j'ai vu nombre de ces ouvriers vendre des bons de 5 francs pour 1 fr. 50 d'argent courant. »

Mais voici des faits stupéfiants : « A Martaineville (Somme), quand l'ouvrier ou sa famille a besoin de recourir au médecin, le bureau de l'économat fait l'avance du prix de la visite. La visite du médecin coûte 2 francs. Mais le compte de l'ouvrier est débité de 3 francs. » « Les revenus des économats dans quelques verreries du Nord et de l'Ouest furent tels, qu'un certain nombre de patrons abais-

sèrent, *gâchèrent* le prix du verre, le livrant aux marchands à prix coûtant, sans prélever aucun bénéfice, et ce dans le but de défier la concurrence d'établissements plus honnêtes, dépourvus de boutiques ; le gain réalisé par les économats était, à lui seul, suffisamment rémunérateur : l'usine servait de prétexte à l'économat. »

Avec et après M. Bouveri, M. Zévaès établit enfin qu'au réfectoire des forges de Gueugnon, le vin, acheté à raison de 0 fr. 20 le litre, est revendu aux ouvriers au prix de 0 fr. 40, soit un bénéfice de 100 0/0.

Le monde des travailleurs n'a jamais accepté sans protestations ni révoltes les abus des mauvais économats, et, sans remonter à celles de Bessèges (1883) et de Decazeville (1886), le rapporteur donne une intéressante énumération des grèves dont ils ont été la cause plus ou moins directe. C'est, en 1890, la grève des usines de métallurgie de Commentry-Fourchambault ; en 1892, celle de Pérenchies (Nord) et de la filature Lang, à Nancy.

En 1893, à Amiens, une grève éclatait à l'usine Cosserat : les ouvriers réclamaient la suppression de l'économat fondé quatre ans auparavant. M. Cosserat s'en remit à un *referendum* de son personnel ; l'économat fut condamné par 552 voix contre 76, et disparut.

En 1895, à Halluin (Nord) ; en 1898, à Auxelles (Ter-

ritoire de Belfort) ; en 1902, à Ourscamps (Oise), la grève est proclamée toujours pour la même cause, et aboutit à des solutions diverses. En 1903, ce sont les filatures et tissages Géliot, de Plainfaing (Vosges). Plus récemment encore, les tisseurs grévistes de Saint-Maurice-sur-Moselle (même département) inscrivent parmi leurs revendications : « liberté de s'approvisionner en dehors des économats » ; de même les mineurs de Thil (Meurthe-et-Moselle) qui réclament « la paye à la quinzaine et la suppression des bons d'économat ».

Les propositions Coutant et Flayelle vinrent à l'ordre du jour de la séance du 4 juin 1907. La discussion générale donna lieu à d'intéressants développements de M. Flayelle. « Après le travail accompli », dit-il, « l'ouvrier est le créancier du patron, leur situation respective est claire, nette. L'économat patronal, au contraire, vient détruire cette sorte d'harmonie économique, vient rompre ou compliquer ce rapport logique et bien défini. Après le travail accompli, ou plutôt au cours même de ce travail, par le fait seul de la consommation ouvrière à l'économat, la dette du patron s'annule en se transformant en créance, le rapport de vendeur à acheteur se superpose au rapport d'employeur à employé, et la créance de salaire de l'ouvrier, au fur et à mesure qu'elle naît du travail accompli, vient s'absorber et s'éteindre en une dette de fourniture, de sorte que ce sera toujours le

patron qui, dans ses rapports avec ses ouvriers, conservera la situation dominante, comme employeur pour exiger que le travail soit accompli, comme fournisseur pour exiger que les fournitures soient payées. C'est là un résultat déplorable, parce que cette créance de salaire de l'ouvrier n'est pas seulement pour lui une contrepartie juridique ; elle représente aussi un élément de son indépendance... »

La suppression fut votée à mains levées.

§ 3. — La suppression des Économats patronaux.

Voici le texte adopté par la Chambre :

Article premier. — *Il est interdit à tout employeur : 1° d'annexer à son établissement un économat où il vende, directement ou indirectement, à ses ouvriers et employés ou à leur famille, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit ; 2° d'imposer à ses ouvriers et employés l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans des magasins indiqués par lui.*

Cette interdiction ne s'étend pas au contrat de travail, si ce contrat stipule que l'ouvrier sera logé et nourri et recevra, en outre, un salaire déterminé en argent, ou si, pour l'exécution de ce contrat, l'employeur cède à l'ouvrier des fournitures au prix coûtant.

Art. 2. — Tout économat sera supprimé dans le délai de six mois, à partir de la promulgation de la présente loi.

Ce délai pourra être porté à un maximum de cinq ans, sous les deux conditions suivantes : 1° que la vente des marchandises ne rapporte à l'employeur aucun bénéfice ; 2° que l'économat soit administré par un Conseil d'administration composé en majorité de délégués élus par les ouvriers et employés de l'établissement.

Art. 4. — Les inspecteurs du travail sont chargés de veiller à l'exécution de la présente loi.

Toute infraction aux articles ci-dessus sera passible d'une amende de 50 à 2.000 francs qui pourra être portée à 5.000 francs en cas de récidive.

L'article 463 du Code pénal sera applicable aux infractions prévues par la présente loi.

La première difficulté que rencontre l'interprétation du texte proposé est relative au sens même du mot *économat* : il fut précisé, au cours de la discussion de l'article, par M. le Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale. « Les économats sont des magasins créés et administrés par les employeurs à l'usage de leurs ouvriers et employés. » Cette définition, très compréhensive, élargit encore la portée très grande des mots « directement ou indirectement ». Dans la pensée de la Chambre, sont économats, et tombent par conséquent sous le coup de la loi, les

établissements mêmes qui ne pratiquent pas leurs recouvrements par des retenues sur les salaires. La précision a son importance, bien que ces derniers établissements soient, en fait, peu nombreux.

Les mots « directement ou indirectement » peuvent également être interprétés comme précisant le sens du mot un peu vague « employeurs » et signifient « en son nom ou au nom d'une personne interposée ». Il serait trop commode, en effet, à un patron de faire gérer (comme cela se pratique quelquefois sous le régime actuel) son économat par un contremaître homme de paille ou un parent complaisant, qui ne serait pas un « employeur » au sens où le veut la loi. Parallèlement, les patrons trouveraient dans la vente aux familles de leurs ouvriers — autres personnes interposées — un moyen bien simple de tourner la loi ; en interdisant expressément des ventes de cette nature, le texte ne fait que prévenir des fraudes faciles.

Au cours de la discussion, le rapporteur, M. Zévaès, a rappelé fort à propos que la loi belge de 1887 a prévu cette espèce : son article 9 porte, en effet, que « jusqu'à preuve du contraire, toute fourniture faite par la femme ou par les enfants du patron, directeur, contremaître, porion, employé d'administration publique ou privée, chef d'entreprise ou sous-traitant, est présumée faite par le patron lui-même, le directeur, contremaître, porion, chef d'entreprise ou sous-traitant ».

Le même article 1^{er} de la proposition de loi complète heureusement la série de précautions que nous venons de commenter, en défendant à tout employeur *d'imposer à ses ouvriers et employés l'obligation de dépenser leur salaire en totalité ou en partie dans des magasins indiqués par lui*. Cette disposition prévoit un cas particulier de vente par personne interposée : il ne servirait de rien d'interdire le commerce des denrées de patron à employé si les ouvriers pouvaient être contraints à porter leur argent à un magasin qui leur serait indiqué par lui, qui, nominalemeut, appartiendrait à un tiers, mais dont les intérêts se confondraient avec les siens. Voici un fait à l'appui, cité au cours du débat à la Chambre et dans l'ouvrage de M. Léon Jacques, d'après un rapport de M. Lyon-Caen au ministre du Commerce, au nom de la Commission permanente du travail, en 1890 :

« Le sieur V... occupait un assez grand nombre d'ouvriers sur les quais de Rouen. Il les payait à raison de 50 centimes l'heure. Un premier acompte leur était d'ordinaire versé pour midi, au moment de l'interruption du travail pour les repas, et le complément du salaire était réglé à la fin de la journée. Le paiement de l'acompte fait à midi était de 1 franc, dont 85 centimes en numéraire et 15 centimes représentés par un jeton métallique donnant droit à l'ouvrier de prendre une consommation à un débit que V... faisait lui-même exploiter par un gérant. »

Il est donc légitime de prévoir des abus de ce genre. Mais il a été expressément entendu qu'on ne saurait considérer comme illégal le cas d'un petit entrepreneur, de construction notamment, qui, arrivant, avec un nombre restreint d'ouvriers, dans une localité autre que son principal établissement, garantit ses ouvriers aux commerçants qui ne les connaissent pas et ne leur feraient pas, sans cette garantie patronale, l'avance des fournitures dont ils ont besoin : le cas est, paraît-il, fréquent. Toute présomption d'entente entre l'entrepreneur étranger et les commerçants locaux doit être, en l'espèce, écartée, et cet usage rend le plus grand service aux travailleurs de passage.

L'article 1^{er} du texte de la Chambre montre bien l'intérêt d'un cas curieux, mais un peu théorique. *Quid* d'un chef d'industrie qui, dans une grande ville, fonderait un commerce de denrées, indépendant de son entreprise, à l'usage de la totalité de la clientèle locale ? Devrait-il s'assurer que les acheteurs n'appartiennent à aucun degré à son propre personnel — contrôle qui semble tout à fait irréalisable, — et, d'autre part, le principe fondamental de la liberté du commerce et de l'industrie permettrait-il de lui contester le droit qu'a tout Français de fonder un magasin où il lui plaît ? Il y aurait là, pour la jurisprudence, matière à considérants ingénieux ; il faudrait sans doute, pour résoudre le pro-

blème, faire appel à des arguments de fait : plus ou moins grande distance du magasin commercial aux locaux industriels, personnalité du gérant, nature de la publicité, etc...

Le § 2 de l'article 1^{er} pose une restriction à la règle générale d'interdiction : mais est-ce bien une exception ? *« Cette interdiction ne s'étend pas au contrat de travail, si ce contrat stipule que l'ouvrier sera logé et nourri et recevra, en outre, un salaire déterminé en argent, ou si, pour l'exécution de ce contrat, l'employeur cède à l'ouvrier des fournitures au prix coûtant. »*

M.M. Vaillant et Allemane voulaient introduire dans ce texte une précision et proposaient l'adjonction des mots « à prix coûtant » après les mots « logé et nourri ». Leur but était de réserver à l'ouvrier dans ces conditions (valets de ferme, ouvriers ruraux, certains charrons, selliers, menuisiers), la plus grande part possible de salaire en argent, et d'éviter que la part « salaire en nature » pût être grossie indûment ; de faire en sorte que le logement et la nourriture, complément de la rémunération, ne pussent être donnés « qu'à prix de revient ou à prix coûtant, localement appréciable, c'est-à-dire dans les conditions d'un prix minimum localement déterminé ».

M. Arthur Fontaine, commissaire du Gouvernement, fit justement remarquer que l'ouvrier logé et nourri ne l'est jamais « au prix coûtant » ni à aucun prix dé-

terminé, — qu'il est simplement logé et nourri et reçoit, en outre, tel salaire en argent, — pratique courante qui correspond à la première partie du paragraphe 2.

Quant à la seconde partie de ce paragraphe, elle a uniquement pour but de permettre au patron de livrer à l'ouvrier de la poudre, de l'huile, des mèches, des outils, « pour l'exécution du contrat de travail », — ce qui se pratique couramment dans les mines et dans un très grand nombre d'autres établissements. Le texte s'oppose seulement à ce que, sur ces fournitures de travail, le patron puisse réaliser aucun bénéfice.

L'article 2 portant suppression des économats dans le délai de six mois, pouvant être porté à cinq ans sous certaines conditions, fit l'objet d'un amendement tendant à la suppression totale du paragraphe 2, c'est-à-dire à la suppression de ce délai conditionnel de cinq ans (1).

En repoussant l'amendement, la Chambre, après le Gouvernement, obéit à deux considérations :

1. Les auteurs de cet amendement regardaient comme douteuse la possibilité, pour les inspecteurs du travail, de contrôler l'absence de bénéfices de l'employeur-vendeur ; ils redoutaient la survivance, pendant le délai imparti, des économats commerciaux. Ils craignaient, d'autre part, que les représentants des ouvriers aux Conseils d'administration ne fussent à la dévotion des patrons, ce qui rendrait illusoire cette garantie de gestion désintéressée.

D'une part, laisser aux patrons le temps de procéder à la liquidation de leurs économats ;

D'autre part, accorder aux ouvriers et employés des entreprises intéressées, « un délai leur permettant de substituer à l'institution patronale une institution ouvrière, de remplacer l'économat par la coopérative de consommation ».

Ces mesures sont la sagesse même et de nature, en effet, à pallier les effets trop brusques de la suppression, au point de vue des intérêts tant patronaux qu'ouvriers.

Quant aux conditions posées, elles s'expliquent en quelque sorte d'elles-mêmes. La vente sans bénéfice est le caractère essentiel de l'économat « de patronage », de l'économat désintéressé ; quant à la participation de représentants des ouvriers, elle rapproche l'institution de la forme coopérative et donne aux travailleurs toutes les garanties désirables.

L'article 4 de la proposition de loi est destiné à assurer l'application de la loi et en prévoit les sanctions. Le choix des inspecteurs de travail comme agents de contrôle est assez naturel, sous la réserve que ces fonctionnaires, — déjà fort occupés par l'application des nombreuses lois ouvrières, et, d'autre part comme le remarque M. René Viviani, sans compétence spéciale au point de vue du prix des denrées et des conditions localement variables de la vente, ainsi d'ailleurs qu'en ce qui concerne la comptabi-

lité, — pourraient, malgré l'agrandissement des cadres et la multiplication des postes, ne pas suffire à la tâche. Ces craintes ont été formulées à la tribune (1).

L'article 4 porte le mot « infractions » ; le texte de la Commission portait celui de « contraventions ». On a voulu, par cette substitution, permettre d'examiner s'il y a ou non bonne foi et rendre passibles du tribunal correctionnel les infractions qui pourraient donner lieu à une amende de 5.000 francs.

La loi belge, en punissant un contremaître pour fait d'économat, prévoit, pour l'excuser, le cas où ce contremaître n'a fait qu'obéir à l'ordre donné par son patron. La Chambre, au cours de la discussion, a reconnu de même que, tant que le contremaître ou le porion n'a pas pris lui-même l'initiative du délit d'économat, c'est le chef d'entreprise qui est responsable. Quant au tâcheron, dont le rôle est mal défini, la question de savoir s'il est employeur ou non est une question d'espèce.

Telles sont les dispositions et la portée de la proposition de loi ayant pour but de supprimer les économats, récemment adoptée par la Chambre.

Mais l'article 3, que nous n'avons pas encore

1. Peut-être le Gouvernement sera-t-il obligé de recourir à la création d'un corps spécial d'inspection, au cadre très réduit, nommé par le Ministre du Travail et, en ce qui concerne les économats de chemins de fer, sur la proposition du Ministre des Travaux publics.

reproduit, porte que *les économats des Compagnies de chemins de fer.... ne sont pas régis par les dispositions de la présente loi*. Cette restriction considérable a donné lieu à la Chambre, dans les milieux patronaux, dans les milieux ouvriers, à des discussions très vives.

Une législation d'exception ne convient qu'aux institutions d'exception. Il convient de voir comment et dans quelle mesure les économats des Compagnies de chemins de fer peuvent et doivent en bénéficier. Ce sera l'objet des chapitres suivants.

CHAPITRE PREMIER

L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DES ÉCONOMATS DE CHEMINS DE FER

Sur les sept grands réseaux de chemins de fer français (1), cinq administrent des économats. Ce sont : l'Administration des chemins de fer de l'État, la Compagnie d'Orléans, la Compagnie de l'Ouest, la Compagnie du Midi, la Compagnie du Nord.

Nous nous proposons, dans ce chapitre, d'exposer l'organisation et de décrire le fonctionnement de chacun de ces établissements.

1. Possèdent des économats les réseaux étrangers suivants : chemins de fer du Nord-Ouest de l'Autriche ; du Nord Empereur Ferdinand, du Sud de l'Autriche et Société autrichienne-hongroise des chemins de fer de l'État ; réseaux du Nord de l'Espagne ; de Razine-Ouralsk ; du Saint-Gothard ; de la colonie anglaise du Cap ; Compagnie des chemins de fer portugais. Le Central Suisse s'est borné jusqu'à présent à établir pour ses agents un réfectoire à la gare de Bâle. La Société du chemin de fer hollandais met à la disposition de son personnel la fourniture directe de combustible, de pommes de terre et de couvertures de laine.

Aucun d'eux n'a une existence propre ; ce sont des dépendances directes des Compagnies.

L'économat de l'État est un service de ce réseau, entièrement distinct des autres services en ce qu'il a un budget spécial uniquement alimenté par le produit de ses opérations. Les fonds de ce service ne constituent pas, dès lors, des deniers de l'État.

§ 1. — Chemins de fer de l'État.

HISTORIQUE. — La création de l'économat des vivres du réseau des chemins de fer de l'État a été décidée par le Conseil d'Administration, dans sa séance du 24 novembre 1887, et autorisée par une décision de M. Deluns-Montaud, ministre des Travaux Publics, en date du 6 avril 1888.

Le choix de La Rochelle comme siège de l'économat était pour ainsi dire imposé par la situation topographique de cette localité, située à peu près à égale distance de Bordeaux, Nantes, Tours et Angers, centres importants de productions alimentaires et têtes des principales parties du réseau.

La gare de La Rochelle avait, en outre, été choisie parce qu'il existait des locaux disponibles, pouvant être aménagés économiquement pour l'installation des magasins de l'économat.

Les premiers travaux d'aménagement furent évalués à la somme de 38.000 francs.

En outre de cette somme, il était nécessaire de constituer un fonds de roulement permettant à l'économat de procéder aux acquisitions des denrées et de l'outillage.

Une somme de 100.000 francs, prélevée sur le fonds de roulement des approvisionnements généraux de l'exploitation du réseau de l'État, fut mise, dans ce but, à la disposition de l'économat, à la date du 6 avril 1888. Il fut stipulé que l'économat paierait au réseau de l'État les intérêts de cette avance, à raison de 3 0/0, et que le remboursement de la somme de 100.000 francs serait effectué dans un délai maximum de vingt ans, au moyen du supplément des recettes nettes de l'économat.

Par suite du développement rapide des affaires de l'économat, de nouveaux travaux d'agrandissement furent bientôt reconnus indispensables et nécessitèrent une augmentation du fonds de roulement qui, à la date du 16 mars 1889, fut porté au chiffre de 150 000 francs, dont l'amortissement devait être effectué dans ce même délai de vingt ans.

Le succès qu'a obtenu auprès du personnel la création de l'économat a permis de devancer considérablement cette échéance, puisque le remboursement de l'avance de 150.000 francs, qui a commencé dès l'année 1891 pour une somme de 50.000 francs, a été totalement effectué en 1895.

A la suite d'un incendie, survenu en 1897, le siège

du magasin central a été transporté à Rochefort, dans les locaux disponibles de l'ancienne gare des voyageurs de la Compagnie d'Orléans. Quatre succursales ont été établies à Paris, Orléans, Tours et Saintes. Les agents habitant en dehors de ces villes sont desservis directement par le magasin central.

PERSONNEL INTÉRESSÉ. — Le réseau de l'État étend très largement le bénéfice de son économat. Peuvent, en effet, s'y fournir :

1° Les agents et ouvriers en activité de service ;

2° Les agents retraités (1) et veuves de ces agents. Par retraités, il faut expressément entendre les agents jouissant d'une pension payée : *a*) par l'État, au titre civil ou militaire ; *b*) par la Caisse des retraites du réseau ; *c*) par la Société de secours mutuels et de prévoyance du réseau ; *d*) par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ;

3° Les anciens agents et ouvriers titulaires d'une pension servie en application de la loi du 9 avril 1898, ainsi que les veuves de ces agents et ouvriers jouissant elles-mêmes d'une pension ;

1. L'économat de l'État est le seul qui admette à ses magasins les agents retraités. Les autres Compagnies s'y sont toujours refusées, craignant, sans doute, de provoquer les réclamations du commerce. Les coopératives de chemins de fer, au contraire, s'ouvrent volontiers aux anciens agents. Nous verrons que là n'est pas le seul trait de ressemblance entre elles et l'excellent économat de notre réseau d'État.

Et enfin, toujours dans le même esprit résolument libéral, 4° les anciens agents et ouvriers ayant eu quinze ans de service au réseau et mis à la réforme ou atteints par la limite d'âge sans avoir obtenu de pension, ainsi que les veuves de ces agents ou ouvriers.

Les fournitures sont faites à ces diverses catégories de participants pour leur usage personnel et, bien entendu, celui de leur famille. Mais, pour éviter des abus, le règlement spécifie que seuls entrent en compte les membres de leur famille habitant avec eux.

ADMINISTRATION. — L'administration et la surveillance générale de l'économat sont placées sous l'autorité du directeur des chemins de fer de l'État ; une Commission administrative, dont le président est désigné par le directeur, en assure la gestion.

L'exécution du service est confiée à un chef du service de l'économat, nommé par le directeur sur la proposition de la Commission administrative.

Attributions du directeur des chemins de fer de l'État. — Sur la proposition de la Commission administrative, il arrête le budget annuel des frais généraux ;

Il ouvre les crédits nécessaires ;

Il approuve les achats dont le montant est supérieur à 10.000 francs ;

Il statue sur toutes les questions non expressé-

ment réservées à la compétence directe de la Commission administrative.

Composition de la Commission administrative. — Elle est formée de douze membres, y compris le président, dont quatre sont choisis parmi les chefs de service des chemins de fer de l'État, quatre parmi les agents intéressés et trois parmi les délégués aux comités du travail, à raison d'un délégué par arrondissement ; ces derniers sont désignés par les membres de chaque comité.

Les membres de la Commission sont élus pour un an ; ils sont renouvelables. Cessent de plein droit d'en faire partie ceux qui n'exercent plus les fonctions à raison desquelles ils ont été nommés : ils sont immédiatement remplacés.

Sur la proposition de la Commission, le directeur en nomme le secrétaire, qui assiste aux séances et a voix consultative, ainsi que le chef du service de l'économet.

Fonctionnement et attributions de la Commission administrative. — Elle se réunit sur la convocation de son président, une fois par mois et plus souvent, s'il y a lieu. La présence de trois membres ayant voix délibérative est nécessaire pour la validité des délibérations.

La Commission statue définitivement sur toutes les questions qui concernent l'Administration de l'éco-

nomat, sauf celles explicitement déléguées au directeur.

Elle approuve :

1° Les cahiers des charges et soumissions qui doivent servir de base aux adjudications et marchés de gré à gré ;

2° Le mode des adjudications auxquelles il y a lieu de procéder ;

3° La liste des concurrents à appeler aux adjudications restreintes ;

4° Les résultats définitifs des adjudications, les marchés de gré à gré et les achats sur simple facture dont le montant est égal ou inférieur à 10.000 fr.(1).

Attributions du chef du service de l'économat. — Il est chargé, sous la direction du président de la Commission, d'assurer l'exécution du service. Il prépare et soumet à l'approbation de la Commission les cahiers des charges, les soumissions, les marchés de gré à gré, les achats à effectuer sur simple facture et la liste des concurrents à appeler, le cas échéant, aux adjudications. Il établit, dans la limite des marchés approuvés, et adresse aux fournisseurs les commandes nécessaires pour assurer, en temps opportun, le

1. Voici le procès-verbal d'une séance de la Commission, en date du 17 septembre 1907, qui nous paraît de nature à donner une idée de l'esprit de ses délibérations :

« La Commission administrative s'est réunie le 11 septembre à 9 h. 1/2 du matin, sous la présidence de M. Fouan,

réapprovisionnement des magasins. Il tient les livres et registres, signe la correspondance et les pièces de comptabilité.

Il peut être autorisé par la Commission à procéder à des achats urgents dans l'intervalle de ses

chef de l'exploitation, remplaçant M. Fayssat, empêché.

Sont présents :

MM. Nadal, ingénieur en chef adjoint à l'ingénieur en chef du matériel et de la traction ;

Quesmot, sous-chef du service de la comptabilité générale, remplaçant :

L'ingénieur en chef du matériel et de la traction ;

L'inspecteur général du service financier ;

MM. Palluau, visiteur au service de matériel ;

Jeanmaire, commis au service de l'exploitation ;

Gefroy, délégué des agents et ouvriers pour le I^{er} arrondissement ;

Mounier, délégué des agents et ouvriers pour le II^e arrondissement ;

Blin, délégué des agents et ouvriers pour le III^e arrondissement ;

M. Maingreau, comptable au service de la voie, excusé.

Le chef de service et le secrétaire de la Commission assistent à la séance.

Le procès-verbal de la séance du 10 juillet est lu et adopté.

La Commission, après avoir pris connaissance des procès-verbaux d'examen et de dégustation dressés par la Commission d'expertise, approuve l'achat des fournitures énumérées aux bordereaux n^{os} 16 et 17, dont le montant est pour le bordereau n^o 16 de 100.984 fr. 01 et pour le n^o 17 de 29.999 fr. 29.

La Commission approuve la cession à divers de vieux emballages sans emploi énumérés aux bordereaux n^{os} 7, 8,

séances. Toutefois, ces achats ne doivent pas excéder 5.000 francs pour une même nature de marchandises, et il doit en rendre compte à la Commission dans la

12, 13, s'élevant à la somme de 246 fr. 02. Cette somme sera imputée au compte « Profits et Pertes ».

La Commission donne acte au chef de service de la communication qu'il vient de lui faire de la balance générale des comptes du Grand Livre et de la situation des frais généraux à la fin du mois de mai 1907.

La Commission fixe le prix de vente du charbon de terre et des boulets, pour le charbon de terre à 39 fr. 20 les 1000 kilogrammes et pour les boulets à 31 fr. 20 les 1000 k.

La Commission approuve, sous réserve de la ratification du directeur, la continuation par tacite reconduction pour une année des marchés de chaussures.

La Commission approuve, sous réserve de la ratification du directeur, l'approbation du marché pour la fourniture et l'installation de la tuyauterie nécessitée par l'enfoufrage du vin blanc.

La Commission approuve, sous réserve de la ratification du directeur, le devis pour réparations et installations complémentaires au magasin de Rochefort.

La Commission approuve, sous réserve de la ratification du directeur, la modification du cadre du magasin de Rochefort.

Il est donné connaissance d'une réclamation du D^r Bernard, de Cavignac, qui se plaint que le charbon qu'il a demandé le 21 juin lui a été livré le 8 août seulement, que les denrées arrivent irrégulièrement à Cavignac et qu'enfin le magasin ne devrait pas retourner les livrets qui lui parviennent non signés ou ne portant pas les noms et adresse du demandeur.

Il résulte des renseignements fournis que la demande de

première réunion qui suit la date à laquelle ils ont été effectués.

Personnel de l'économat. — Le personnel de l'économat est composé d'agents des chemins de fer de l'État qui restent placés sous l'autorité du directeur

charbon est parvenue à Rochefort le 21 juin, date à laquelle les livraisons étaient suspendues, conformément à la décision de la Commission administrative en date du 8 mai 1907. Cette décision a été portée à la connaissance de tous les chefs de service le 13 mai 1907.

En ce qui concerne l'irrégularité dans les arrivages, le magasin produit un tableau de l'examen duquel il ressort que, sur 34 wagons expédiés de janvier à août, 20 wagons ont été expédiés avant l'expiration des 3 jours fixés à la circulaire, 10 wagons ont été expédiés à la date réglementaire et enfin 4 wagons avec un jour de retard, les 25 janvier, 1^{er} février, 1^{er} mars et 26 juillet.

Quant aux livrets, le garde-magasin retourne, conformément aux instructions dont extrait figure au tarif de vente, tous ceux qui ne comportent pas les indications prescrites.

La Commission est d'avis de répondre dans ce sens au D^r Bernard.

Il est donné connaissance de deux réclamations de MM. Chevillard et Mé au sujet de chaussures présentant une usure anormale.

Ces chaussures sont retournées aux fournisseurs pour être réparées gratuitement.

Il est donné connaissance de deux réclamations de MM. Ras et Thibault au sujet de la qualité du vin blanc.

La Commission de réception de Rochefort, qui a dégusté les échantillons envoyés à l'appui des réclamations, a émis l'avis ci-après :

Pour M. Thibault, le vin est de bonne qualité ; il a évi-

et sont soumis aux mêmes règles que le personnel du réseau.

Le magasin central est dirigé par un garde-magasin : des commis et distributeurs sont, en outre, préposés aux succursales annexes. Ils ont sous leurs ordres immédiats les commis, maîtres de chai, distributeurs et garçons de magasin préposés à la réception, à la conservation et à la vente des marchandises.

Tous ces agents sont pécuniairement responsables de leur gestion et astreints au versement d'un cautionnement en rentes sur l'État dont l'importance est fixée par le directeur du réseau.

demment une pointe d'aigreur, mais cela provient sans doute d'un séjour dans une mauvaise cave.

La Commission décide que ces deux réclamations ne sont susceptibles d'aucune suite.

La Commission approuve les modifications au tarif de vente n° 41 du 21 juin 1907.

M. Jeanmaire, membre de la Commission administrative, dépose, au nom de ses collègues, le rapport fait à la suite de la visite des magasins de Rochefort et de Tours.

Ce rapport constate qu'à Rochefort comme à Tours, les magasins étaient très bien tenus, que toutes les mesures étaient prises pour la bonne conservation des marchandises et que, dans les diverses opérations de réception, de manutention et de distribution, chacun était à la hauteur de sa tâche.

Il est donné connaissance du rapport d'enquête contradictoire relative au déréglage de la bascule d'Orléans.

Après échange d'observations, la Commission émet l'avis qu'il y a lieu de considérer cette affaire comme terminée.

•

MARCHÉS ET COMPTABILITÉ. — Les achats sont faits soit par adjudication publique, soit par adjudication restreinte, soit par marché de gré à gré, soit sur simple facture. Les adjudications ont lieu, soit sur type préalablement adopté par la Commission, soit sur échantillons déposés par les soumissionnaires à l'appui de leurs offres de prix. Dans ce dernier cas, les échantillons sont examinés par une Commission d'expertise composée de cinq membres désignés par la Commission de l'économat.

Le garde-magasin reçoit une copie des marchés approuvés. Au vu de ces marchés, il adresse au chef de service de l'économat sa demande de réapprovisionnement, de manière à assurer régulièrement le service. Il ne peut accepter aucune livraison des fournisseurs sans l'avis d'une Commission de réception, composée également de cinq membres désignés de la même manière, et appartenant exclusivement au personnel des employés et ouvriers du réseau.

La comptabilité (1) et les services comptables de l'économat des chemins de fer de l'État sont ceux d'un magasin ordinaire annexé à un établissement

1. Nous avons donné quelque étendue aux développements relatifs à la comptabilité de l'économat de l'État, laquelle est, à notre avis, la plus rationnelle et la plus pratique. Ces développements sont d'ailleurs bien dans notre sujet : le principe de l'économat ne repose-t-il pas en partie sur une opération de comptabilité ?

public et, comme tels, soumis aux règles essentielles de la comptabilité publique. Deux ordres d'opérations en seront les conséquences : des opérations *matières*, confiées au garde-magasin ; des opérations *deniers*, réservées au chef du service de l'économat et au caissier général des chemins de fer de l'État ou à ses subordonnés.

Le garde-magasin est strictement préposé aux mouvements de marchandises. Il tient à cet effet une comptabilité spéciale : un *Journal des entrées* pour les approvisionnements ; un *Journal des sorties*, où sont enregistrés les *coupons B* détachés des livrets individuels (1) remis aux agents ou les *bordereaux de demande* émanant des services du réseau (2), en un mot les livraisons faites au personnel ou aux services. Tous les six mois un inventaire permet de déterminer les bénéfices nets réalisés.

Toutes les autres opérations financières de l'Economat ne sont que la prévision ou la constatation en langage deniers des affaires du magasin.

Le directeur des chemins de fer de l'État, ou éventuellement la Commission administrative de l'économat, établit chaque année les frais généraux de l'entreprise (3) et décide des recettes et des dépen-

1. Cf. page 41.

2. Cf. page 43.

3. Cf. ch. IV, § 3.

ses. Il appartient ensuite au chef du service de liquider les droits acquis au crédit ou au débit de l'établissement, et de dresser les titres au vu desquels le caissier général opère les recouvrements ou les paiements.

Un lien s'établit, dès lors, entre les différents agents : le garde-magasin dresse mensuellement les bordereaux des sommes à retenir sur les traitements des agents approvisionnés ; il réunit, d'autre part, les factures des livraisons faites au réseau et les quittances à lui transmises par les chefs de gare (1) qui ont reçu pour son compte des paiements au comptant. Les sommes ainsi établies sont ensuite mandatées au profit de l'économat par les services compétents ; le chef du service établit alors des ordres d'encaissement qu'il transmet au caissier général qui peut dès lors constater les recouvrements dans ses écritures. C'est ce qui se passe pour les recettes ; s'agit-il maintenant des dépenses, le chef du service réunit les titres des créanciers de l'établissement ; il liquide et établit des avis de paiement qui permettent au comptable de payer.

La situation financière de l'économat apparaît de la sorte, d'une part, dans le Journal et le Grand Livre du chef de service, et, d'autre part, dans les écritures ordinaires du caissier général. Ce dernier ouvre,

1. Cf. page 46.

à cet effet, un compte à l'économat ; or, celui-ci possédant de son côté, dans sa propre comptabilité, un compte « Caissier général », les débits de l'un de ces comptes correspondent aux crédits de l'autre et réciproquement : c'est du contrôle mutuel.

Comme conséquence, outre les relevés périodiques, la situation définitive de l'économat apparaîtra en fin d'année dans le *bilan* du chef de service appuyé du *compte* du caissier général et il sera à ce moment singulièrement facile au directeur d'arrêter la comptabilité de l'établissement.

Cette comptabilité paraît avoir ainsi franchi un cycle complet pour revenir à son point de départ ; elle est en cela conforme aux règles courantes des finances publiques. L'expérience semble, du reste, jusqu'ici, avoir donné raison aux procédés qu'elle a dès longtemps choisis.

LIVRET. — Les agents et ouvriers qui s'approvisionnent à l'économat sont pourvus d'un livret comprenant, avec la souche, un coupon destiné à être détaché par le garde-magasin pour servir de justification à ses livraisons.

Ce livret leur est délivré gratuitement par le garde-magasin, sur leur demande, établie au moyen d'un *bulletin de demande*, qui est transmise par le chef de service ou par l'inspecteur principal ou ingénieur d'arrondissement.

Il indique les nom et prénoms, le numéro matri-

cule lorsqu'il y a lieu, l'emploi, la demeure, le nombre des membres de la famille, le traitement ou salaire, le chiffre maximum du crédit mensuel (1) et le service auquel appartient le titulaire. Il rappelle les conditions auxquelles sont soumis les demandes, livraisons et paiements des fournitures.

Tous changements dans la position du titulaire d'un livret, tels que modification de traitements, mutation d'emploi, changement de service ou de résidence, sont portés à la connaissance du garde-magasin par les chefs de service ou par les inspecteurs principaux ou ingénieurs d'arrondissement. Ces changements sont en même temps mentionnés, par leurs soins, sur les livrets.

Les livrets délivrés au personnel sont enregistrés sur un répertoire, qui indique leurs numéros, la date de leur délivrance, les noms et prénoms de leurs titulaires et les positions qu'ils occupent successivement jusqu'au jour où ils quittent les chemins de fer de l'État.

Quand un agent quitte le service, son livret lui est retiré avant la liquidation de son compte. Ce livret est adressé au garde-magasin qui arrête les sommes dues ; le compte de l'agent est liquidé sous déduction de ces sommes.

DEMANDES DE FOURNITURES. — Pour obtenir livrai-

1. Cf., p. 45.

son de fournitures, l'agent inscrit sur son livret, en se conformant aux désignations du prix courant en vigueur (1), la quantité et la nature des marchandises dont il a besoin. Il date et signe sa demande.

Pour les demandes de livraison au siège du magasin, l'agent n'a qu'à présenter le livret au garde-magasin qui délivre immédiatement les fournitures demandées.

Pour les demandes de livraison en dehors du siège du magasin, les chefs de gare et de station centralisent ces demandes et assurent l'envoi à l'économat des livrets et emballages. Si les emballages manquent, la fourniture en est faite d'office aux frais de l'agent. Les paquets individuels sont enfermés dans un « panier de gare » qui est ensuite plombé et envoyé, accompagné d'une feuille d'expédition pour ordre, par des trains désignés à cet effet. Lorsque ces trains ne s'arrêtent pas à une station ou à une halte, cette station ou cette halte expédie ses commandes par un train précédent ayant un arrêt marqué.

L'économat est autorisé à délivrer aux agents qui en font la demande des fournitures payables au moment de la livraison. Les agents qui désirent user de cette faculté font connaître leur intention à ce sujet en inscrivant en gros caractères sur la souche et le coupon de leur livret la mention « au comptant ».

1. Cf. ch. IV § 3.

Comme sanction à l'interdiction à tout participant de demander des marchandises autrement que pour son usage personnel et celui des membres de sa famille habitant avec lui, le règlement prescrit que le livret lui serait immédiatement retiré, sans préjudice des mesures disciplinaires qui pourraient être prises contre lui, s'il employait les marchandises livrées par l'économat aux besoins d'un commerce, ou s'il les rétrocédait.

LIVRAISONS. — Le garde-magasin délivre immédiatement, au siège du magasin, les fournitures demandées, sur présentation du livret.

Quant aux livraisons en dehors du siège, l'économat envoie à chaque client, dans ses emballages personnels, avec son livret, les denrées demandées. Les sacs, bidons, boîtes, etc., destinés au même agent, sont, toutes les fois qu'il est possible, renfermés dans le « sac à provisions » qui est ficelé et plombé. Ces sacs, d'un type uniforme, sont eux-mêmes groupés par gare.

Comme à l'aller, les paniers de gare sont plombés. Ils sont également accompagnés de feuilles d'expédition pour ordre et sont distribués par des trains de voyageurs ou de marchandises déterminés.

Lorsqu'un train transporte des denrées pour une station ou une halte pour laquelle il n'est pas prévu d'arrêt, le chef de train laisse ces denrées à la sta-

tion précédente qui en fait la réexpédition par le premier train ayant un arrêt régulier.

Aussitôt l'arrivée des denrées, les chefs de gare et de station font la remise des marchandises aux services intéressés. Chaque service désigne un agent qui doit prendre livraison des envois destinés au personnel de son service et en donner décharge.

Les livraisons à domicile par camionnage sont limitées à Paris; elles se font par les soins de la gare de Vaugirard.

Il n'est pas fait de livraisons de cette nature dans les 11^e, 12^e, 13^e, 19^e et 20^e arrondissements, peu d'agents habitant ces cinq arrondissements, très éloignés des bureaux.

CRÉDIT OUVERT. — En principe, la valeur des marchandises livrées dans le courant du mois aux agents et ouvriers ne doit pas excéder le tiers du traitement ou du salaire mensuel, calculé sans tenir compte des frais accessoires, tels que : indemnités de logement ou de résidence, primes d'économie, frais de déplacement, primes de gestion, gratifications, etc...

Le directeur a seul qualité pour autoriser des exceptions à cette règle, sur la proposition de la Commission administrative.

Toutefois, un crédit supplémentaire de un sixième du traitement ou salaire mensuel est accordé aux agents pour leur permettre de s'approvisionner de combustible et de chaussures. Ce crédit ne peut, en

aucun cas, être employé pour l'achat de denrées.

S'il est constaté à la liquidation des traitements ou salaires qu'un agent a dépassé le crédit qui lui est ouvert, son chef de service le met en demeure de se pourvoir, pour l'avenir, de l'autorisation réglementaire et, en attendant, appelle sur ce point l'attention du chef du service de l'économat.

Les fournitures livrées aux agents retraités ou aux veuves de ces agents, aux anciens agents ou ouvriers titulaires d'une pension servie en application de la loi du 9 avril 1898, ainsi qu'aux veuves de ces agents et ouvriers jouissant elles-mêmes d'une pension, aux anciens agents et ouvriers ayant eu quinze ans de services au réseau et mis à la réforme ou atteints par la limite d'âge sans avoir obtenu de pension, ainsi qu'aux veuves de ces agents et ouvriers, ne peuvent excéder le tiers du traitement fixe ou salaire mensuel de l'agent au moment où cet agent a cessé de faire partie du personnel du réseau ; les fournitures sont payées au comptant.

RECouvreMENTS. — *Livraisons à terme.* — Le montant des livraisons faites aux agents par l'économat est retenu d'office sur les traitements et salaires du mois qui suit celui dans lequel ces livraisons ont été faites. *

Livraisons au comptant. — Pour les livraisons faites au comptant en dehors du lieu du siège du magasin, le prix des fournitures est versé par les clients

à la gare du lieu de livraison et au moment où les marchandises leur sont livrées.

DES COMMERÇANTS ACCRÉDITÉS. — L'Administration des chemins de fer de l'État a recours, comme les coopératives (1), à la pratique des commerçants accrédités. Son économat est le seul qui l'ait adoptée.

Les commerçants qui désirent être admis pour les fournitures ressortissant à leur commerce doivent établir qu'ils offrent toutes les garanties nécessaires pour la bonne exécution de ces fournitures. La Commission administrative statue sur leur demande, au vu des références, certificats, etc., produits à l'appui.

§ 2. — Compagnie d'Orléans (2).

HISTORIQUE. — Les premiers magasins de denrées alimentaires destinés à l'approvisionnement des ménages des ouvriers et des employés de la Compagnie

1. Nouvelle analogie. Cf., page 30 et la note. Voir aussi pp. 83 et 93.

2. A un tableau schématique de l'organisation et du fonctionnement de l'institution en général, nous avons préféré un exposé par Compagnie, qui nous a permis d'entrer dans la diversité des cinq économats, comme dans le détail de chacun d'eux et, de donner quelque développement à l'étude de mécanismes administratifs et économiques peu connus.

d'Orléans furent établis vers la fin de 1855, d'abord à Ivry, puis à Orléans, Tours et Bordeaux. Un cinquième magasin fut établi à Périgueux en décembre 1865. Une boulangerie, fonctionnant comme annexe du magasin de denrées de Paris, fut installée au commencement de l'année 1868.

En novembre 1856, on adjoignit au magasin de denrées de Paris un magasin de vêtements, literie, lingerie, chaussures. Aux magasins de denrées de province fut annexé un rayon de semblables objets.

Enfin, en janvier 1857, un réfectoire où les ouvriers des ateliers de Paris et les agents des gares de Paris et d'Ivry sont admis à prendre leurs repas fut établi à proximité des ateliers du service de la traction, à Paris.

Outre la boulangerie, la Compagnie gère une boucherie qui débite la viande au prix du gros.

A Choisy-Bâches sont installées des caves où se manutentionnent les vins achetés en fût pour les magasins de denrées.

Presque tous les articles de vêtements sont coupés et préparés au magasin de Paris. Quelques-uns sont confectionnés par des ouvriers spéciaux, mais la plus grande partie est réservée aux veuves, femmes ou filles d'employés et d'ouvriers de la Compagnie.

Pendant l'année 1906, quatre cents personnes, veuves, femmes ou filles d'agents de la Compagnie, ont participé à la confection des vêtements et des

objets de lingerie vendus par les magasins. Le montant des sommes payées pour ces travaux a été de 57.711 francs.

PERSONNEL INTÉRESSÉ. — Le bénéfice de l'économet de la Compagnie d'Orléans s'étend au personnel commissionné ou non commissionné, c'est-à-dire à la journée. Les denrées sont fournies à ces agents non seulement pour leurs besoins personnels, mais encore pour les besoins des membres de leur famille habitant avec eux.

Les magasins de denrées et de vêtements ne délivrent de marchandises qu'aux agents en service. A différentes reprises et tout récemment encore, les retraités ont demandé à s'approvisionner dans les magasins de denrées ; il leur a été répondu négativement (1).

ADMINISTRATION. — Les magasins de denrées et de vêtements sont placés sous la direction du chef du service des Magasins et Approvisionnements. Il y a à la tête de chaque établissement un chef de magasin qui est assisté, à Paris, d'un sous-chef et de quatre employés principaux, et en province d'un employé principal.

Le magasin de Paris est magasin central ; c'est à lui que ceux du réseau s'adressent pour leur approvisionnement ; c'est lui qui est chargé de soumettre

1. Cf. p. 30 et la note.

au chef des Magasins et Approvisionnements les commandes à faire aux fournisseurs. Ces commandes sont approuvées par une Sous-Commission composée comme suit :

Le chef des Magasins et des Approvisionnements ;

Le chef de la Comptabilité ;

Le chef du Laboratoire ;

L'agent commercial ;

Le chef du magasin des denrées et vêtements de Paris ;

Un employé principal du magasin des denrées et vêtements de Paris.

Un procès-verbal donnant le compte-rendu de cette réunion est soumis à l'approbation de la Commission d'approvisionnement présidée par l'ingénieur en chef.

Le travail est effectué dans les magasins par des employés distributeurs et manœuvres sous la surveillance des fonctionnaires précités.

De plus les opérations diverses de ces établissements nécessitent l'utilisation au service central :

A). — D'une partie des employés du bureau commercial (service des Magasins et Approvisionnements) pour la correspondance avec les fournisseurs et l'établissement des règlements.

B). — D'un certain nombre d'employés du service de la comptabilité pour l'établissement des relevés de livraisons faites au compte de chaque agent.

MARCHÉS ET COMPTABILITÉ. — *Marchés.* — Les achats se font par commandes comme il est indiqué d'autre part, ou plus généralement par marchés. Pour les commandes importantes et pour les marchés, les fournisseurs sont appelés à présenter des échantillons avec leurs prix. Le chef des magasins et des approvisionnements se fait renseigner sur les avantages des offres en consultant, s'il y a lieu, le laboratoire et présente, ensuite, les commandes ou les marchés à l'approbation de la Commission d'approvisionnements.

Le bureau commercial est chargé de la rédaction et de l'expédition des commandes et marchés.

Comptabilité. — Opérations financières :

Entrées. — Les magasins de Paris et de Choisy constatent l'entrée des marchandises par l'inscription immédiate au livre « Entrées provisoires » ; ils établissent ensuite des bordereaux des marchandises reçues des fournisseurs.

Le paiement de ces marchandises est effectué par la caisse du service général sur règlements établis par le bureau commercial et adressés sous forme de mémoire aux fournisseurs.

Sorties. — La vente au personnel ne donne jamais lieu à encaissement d'espèces. Chaque agent est muni d'un livret qu'il est tenu de présenter lors des achats ; la sortie des marchandises se vérifie par

l'inscription détaillée sur le livret ; cette inscription est faite en double sur le Journal.

La valeur des livraisons mensuelles est relevée au bureau de la comptabilité au compte de chacun des intéressés. Ces relevés sont envoyés dans les différents services pour être présentés aux agents au moment de la solde.

Comptabilité intérieure. — Les opérations intérieures relatives au mouvement des marchandises sont consignées et suivies au jour le jour dans chaque magasin sur divers livres de débit et de crédit.

Toutes ces opérations sont complétées et contrôlées par l'établissement d'inventaires deux fois par an, le 20 juin et le 20 décembre.

LIVRET. — La demande de ce livret, rédigée sur un imprimé, est signée par le chef direct de l'agent et adressée par lui au service du matériel et de la traction qui le délivre.

Les livrets en remplacement sont délivrés par les chefs de magasins et sous leur responsabilité ; ils portent le même numéro que les livrets neufs. Jusqu'à leur délivrance, les livrets en blanc sont tenus sous clef par le chef de magasin qui est responsable de leur conservation et tient, sous le contrôle du chef des magasins et approvisionnements et des ingénieurs chefs de traction, la comptabilité de ceux qu'il reçoit et de ceux qu'il délivre.

Ils portent des indications identiques à celles pré-

vues sur les livrets délivrés par l'économat du réseau de l'État, y compris le numéro correspondant à l'ordre d'inscription sur un registre spécial.

Aucun livret n'est valable s'il n'est muni d'un cachet spécial P. O. et de la signature du chef de la comptabilité ou du chef de magasin qui a fait la délivrance.

Pour faire usage du livret, le titulaire doit le présenter au visa de son chef direct, qui indique, en toutes lettres, la somme jusqu'à concurrence de laquelle la délivrance des marchandises peut être effectuée.

Aucune marchandise ne peut être délivrée sur ce livret qu'au magasin du ressort de l'agent. En cas de changement de résidence, entraînant un changement de magasin, le livret devra être signé par le chef du magasin de la nouvelle résidence ; exception est toutefois faite en ce qui concerne les vêtements pour le magasin de Paris, où tous les agents du réseau peuvent venir faire leur choix.

Chaque magasin reçoit un registre contenant les noms et les numéros des livrets des agents de son ressort.

Le livret est retiré au titulaire : 1° lorsque son traitement ou salaire est frappé d'opposition non réduite au cinquième ; 2° lorsqu'il avertit ou est averti qu'il doit quitter le service de la Compagnie.

DEMANDES DE FOURNITURES. — Le titulaire d'un li-

vret qui va se fournir au magasin doit, en s'y présentant, remettre son livret au contrôle, qui vise et renvoie à l'employé chargé des écritures. Les articles demandés sont inscrits avec indication des nombres, quantités, prix et valeurs (1).

Règles spéciales aux magasins de vêtements. — Pour les vêtements, le porteur du livret le remet d'abord au contrôle, puis il choisit les marchandises qu'il désire ; ensuite le livret et les articles choisis sont remis à l'agent chargé d'en faire l'inscription sur le journal de vente ou sur le livret.

Demandes de livraisons en dehors du siège du magasin. — Les agents des divers services de la Compagnie domiciliés dans une localité où il n'existe pas de magasins font des demandes périodiques régulières, simultanées pour tous les agents habitant une même localité, transmises par les soins du chef de gare ou de station et réunies par cet intermédiaire dans les paniers servant au transport des denrées.

Chaque demande est constituée par le livret régulièrement visé de l'agent, accompagné d'une note

1. Les magasins sont ouverts toute la journée de 7 heures du matin à 7 heures du soir ; la vente ne commence, à Paris, qu'à 8 heures du matin, et sur le réseau à 7 h. 1/2 du matin.

Ils sont ouverts tout le mois, à l'exception des dimanches et fêtes et des journées du 21 au 24 juin et du 21 au 24 décembre, pour permettre de faire l'inventaire.

Pour le mois de février, les comptes sont arrêtés le 18.

indiquant son numéro d'ordre, le nom du demandeur, l'espèce, le nombre ou la qualité des articles demandés.

Les employés et ouvriers de la voie sont traités comme le personnel des gares et stations les plus voisines de leur résidence.

Les mesures prises par la Compagnie d'Orléans pour prévenir et réprimer l'abus du livret sont particulièrement sévères (1).

Les chefs de magasin sont responsables des livraisons irrégulières qui pourraient se produire ; ils doivent donc s'assurer par des vérifications fréquentes que les marchandises demandées n'excèdent pas les besoins normaux de la famille, en se basant sur le nombre des membres inscrit en tête du livret.

Tout agent convaincu d'une demande abusive est puni par un renvoi immédiat.

LIVRAISONS. — La délivrance des marchandises est faite au siège du magasin à tout porteur de livret, sous la responsabilité du titulaire.

Les agents non domiciliés au siège du magasin sont approvisionnés de deux à quatre fois par mois, aux dates fixées pour chaque localité. Les marchandises expédiées par les magasins et destinées à chacun des demandeurs sont placées dans un sac portant le numéro du livret et le nom du titulaire. Les

1. Cf. chap. III, § 2.

sacs sont ensuite mis dans des paniers portant le nom de la station destinataire. Ces paniers sont plombés et remis à la gare expéditrice, accompagnés de bulletins régulièrement établis et taxés pour ordre.

Ces expéditions taxées pour ordre, mais opérées dans la forme ordinaire, peuvent être faites par les trains omnibus de voyageurs ou par des trains de marchandises.

A l'arrivée à destination, la remise des envois est faite à chaque partie prenante par les soins du chef de gare ou de station et sous sa responsabilité.

Les agents s'assurent, en retirant leur sac, que les marchandises reçues sont bien celles inscrites sur leur livret et, dans le cas contraire, ils doivent faire constater immédiatement les erreurs qui se seraient produites.

Chaque fois qu'un agent a à renvoyer des objets ou des marchandises aux magasins, il en fait la remise à la station expéditrice, qui en fait la réexpédition régulière dans les paniers et seulement aux dates fixées pour le retour de ces paniers aux magasins des denrées.

Un registre, destiné à recevoir les réclamations des agents, est déposé dans chaque magasin.

Les chefs de magasins sont expressément invités par la Compagnie à porter toute leur attention sur les livraisons à domicile, de façon à éviter qu'aucun agent ne se fasse délivrer des marchandises ailleurs

qu'à son domicile ; ils doivent signaler toute infraction à cette règle dont ils peuvent avoir connaissance.

CRÉDIT OUVERT. — Les livrets des agents commissionnés peuvent être visés, le 21 de chaque mois, pour les trois dixièmes du traitement. Pour les agents de l'Administration centrale de tous les services et des bureaux de ville, ce visa est reporté au 26. Les agents des services centraux sont autorisés à prendre des denrées ou des vêtements, pendant la période du 21 au 26, jusqu'à concurrence du solde non épuisé du crédit du mois courant. Vers le 5, un nouveau visa de même valeur peut être donné.

Pour les agents à la journée, un premier visa de 15 à 25 francs peut être accordé à l'ouverture du magasin, c'est-à-dire le 21 de chaque mois. Un second visa peut être délivré le 1^{er} du mois, en se basant sur les sommes gagnées, et un troisième crédit vers le 10. Mais, dans aucun cas, le montant total des crédits ouverts successivement dans le courant du mois pour denrées, combustibles, pain, vin, viande de boucherie, jetons de réfectoire (1), ou objets divers, ne doit dépasser les trois cinquièmes du salaire ou du traitement mensuel de l'agent.

Crédits spéciaux de vêtements. — Il peut, en outre, être accordé des crédits spéciaux pour l'acquisition

1. Cf. p. 60.

d'objets d'habillement, chaussures et autres, dans les magasins de vêtements.

Ces crédits, ouverts, sous leur appréciation personnelle, par les chefs directs des employés ou ouvriers, sont inscrits à la partie réservée à cet effet dans le livret. Leur importance peut varier, suivant la position de l'agent, entre 30, 60 et 90 francs ; ils sont remboursables par fractions mensuelles de 5,10 et 15 francs, de manière à être liquidés en six mois.

Un crédit nouveau, pour le magasin des vêtements, ne doit jamais être accordé avant le remboursement complet des sommes dues sur le crédit précédent ; mais le remboursement d'un crédit peut se faire en espèces, à toute époque, à la caisse du matériel et de la traction, à Paris, et, en province, aux caisses des gares et stations ou, si l'agent le préfère, entre les mains des payeurs de la compagnie, au moment du paiement de la solde (1).

RECouvreMENTS. — Le paiement des denrées n'a pas lieu au comptant. L'avant-dernier jour de chaque mois, le service du matériel et de la traction remet, à chacun des services de la Compagnie, des bordereaux nominatifs des sommes dues pour marchandises livrées pendant le mois. Ces bordereaux

1. L'économat de l'Orléans est le seul, avec celui du Midi, qui ouvre à ses agents un crédit des trois cinquièmes du traitement ou salaire mensuel. Ceux de l'État, de l'Ouest et du Nord s'en tiennent à la proportion d'un tiers.

sont présentés aux agents par le payeur, qui les invite à en régler le montant.

Si un agent refuse de s'acquitter, le payeur se borne à constater le refus sur le bordereau ; il en est référé immédiatement au chef de service.

Le visa du livret est refusé à tout agent qui n'a pas réglé les fournitures du mois écoulé.

LE RÉFECTOIRE DE PARIS. — Un réfectoire, placé, comme le magasin de denrées, dans l'enceinte des établissements de la Compagnie, à Paris, fonctionne au profit de tous les ouvriers et employés de tous les services.

Le personnel y trouve, à tous les repas, de la soupe, du bouillon gras, du bœuf bouilli, des viandes diverses accommodées avec des légumes frais ou secs, des œufs, du fromage, des confitures, du café et généralement tous les comestibles pouvant être débités en portions n'excédant pas 0 fr. 20.

Les hommes sont seuls admis à prendre leurs repas au réfectoire, sur des tables préalablement garnies d'assiettes, cuillers, fourchettes, verres et carafes à eau, sel, poivre, etc...

Les aliments chauds sont livrés dans des gamelles à double fond, étamées, semblables à celle du soldat ; le compartiment inférieur contient la soupe, le compartiment supérieur la viande et les légumes. La livraison des aliments préparés se fait aux guichets ouverts dans le mur qui sépare la cuisine du réfec-

toire. Chaque consommateur se présente à son tour d'arrivée à l'un des guichets, reçoit et emporte les aliments qu'il demande.

Cette disposition permet de servir en dix-huit à vingt minutes environ quatre cents personnes.

Les aliments préparés sont également livrés aux personnes qui désirent les emporter à domicile.

Le payement se fait au moment de la remise des aliments, au moyen de jetons délivrés par le magasin des denrées de Paris. La valeur de ces jetons, inscrite au livret comme celle des autres marchandises livrées par ce magasin, est soldée dans les mêmes conditions que celle-ci.

Les viandes fraîches, les légumes, le poisson, les fruits nécessaires au réfectoire proviennent des Halles de Paris, les autres denrées sont fournies (le pain et le vin notamment) par le magasin des denrées.

Les ouvriers et employés qui préfèrent apporter de chez eux tout ou partie de leur nourriture trouvent au réfectoire des tables préparées avec des assiettes, couteaux, fourchettes, sel et poivre, où ils peuvent s'installer et manger.

Quelle que soit la quantité des aliments pris, il n'est jamais délivré plus de 1/2 litre de vin par personne et par repas.

§ 3. — Compagnie de l'Ouest.

HISTORIQUE. — L'économat de la Compagnie de l'Ouest a été fondé en 1875.

Son siège est à Paris.

Il n'a aucune succursale.

PERSONNEL INTÉRESSÉ. — « Les employés et ouvriers des divers services de la Compagnie à Paris et en province » dit le règlement. Même extension aux familles, mêmes conditions de cohabitation que dans les règlements de l'État et de l'Orléans.

Pas plus que ces deux réseaux, la Compagnie ne distingue entre les agents attachés au titre définitif ou temporaire, payés au mois, à la quinzaine ou à la dizaine.

ADMINISTRATION. — L'économat est administré par une Commission composée d'administrateurs et de chefs de service de la Compagnie, clients eux-mêmes de l'économat.

Un fonctionnaire ayant le titre de chef de l'économat est chargé du service administratif. Il dresse les états de dépense qui seront visés par le secrétaire de la Commission, et prépare les marchés.

Ces marchés sont approuvés par la Commission, qui arrête également les comptes annuels, dresse les budgets, établit et modifie les prix de vente.

MARCHÉS ET COMPTABILITÉ. — Les achats sont faits,

nous venons de le voir, par voie de marchés plus ou moins longs ou courts suivant la nature des articles.

Le montant de ces achats est ordonnancé par l'économat, mais soldé par la comptabilité générale au débit de l'économat, qui, dans ces opérations, n'a aucun maniement de fonds : il en est de même des retenues sur salaire pour fournitures.

La comptabilité de l'économat est tenue, comme celle d'une maison de commerce, par Brouillard, Journal et Grand Livre ; toutefois, dans un but de simplification, le Journal et le Grand Livre sont condensés dans un seul « Journal Grand Livre ».

L'économat arrête chaque mois les comptes de ses clients et envoie aux services intéressés les bordereaux des retenues à porter sur les états de paiements assez à temps pour que les livraisons faites le 20 d'un mois au 20 du mois suivant soient l'objet de retenues sur la solde du dernier de ces deux mois.

LIVRET. — L'agent désireux de s'approvisionner à l'économat le demande dans la forme déjà indiquée pour la Compagnie d'Orléans et les chemins de fer de l'État ; mais il adresse cette demande directement au chef de l'économat. Le livret porte les mentions d'usage ; il indique, en plus, le mode de paiement de l'agent (au mois, à la quinzaine ou à la dizaine).

Chaque page du livret est numérotée et divisée, — comme les livrets de l'État et de l'Orléans, — en deux parties semblables : la souche ou talon et le

volant. Celui-ci porte toutes les indications figurant au verso de la couverture du livret.

Les deux parties de chaque feuille sont divisées en colonnes pour l'inscription de la quantité des marchandises demandées, de leur nature, de leur prix et de la valeur de chaque commande. Les commandes sont écrites par les agents eux-mêmes sur chacun des deux tableaux ; l'économat inscrit les prix, les totalise, détache et conserve le volant pour ses écritures et rend au client le livret muni de sa souche.

Dans les intentions de la Compagnie, l'opération est ainsi contradictoire et le titulaire d'un livret connaît à tout moment sa situation vis-à-vis de l'économat.

Les différents services avisent, sans intermédiaire, l'Administration de l'économat des décès, oppositions et radiations concernant les agents détenteurs de livrets. Lorsque l'agent quitte la Compagnie, il doit communiquer immédiatement son livret pour servir à son règlement de compte ; sinon il peut être débité de la totalité du dernier crédit ouvert.

Le livret est refusé ou retiré, ainsi et plus généralement que le prescrit le règlement de l'Orléans, à tout demandeur dont le traitement serait frappé d'opposition.

DEMANDES DE FOURNITURES. — Tout agent qui veut faire son approvisionnement écrit en double expé-

dition sur la souche et sur le talon de son livret la nature et la quantité des marchandises qu'il désire, signe cette demande et la présente ou la fait présenter sous sa responsabilité à l'économat.

Il ne doit rien écrire dans les colonnes *Prix* et *Valeurs*, lesquelles sont remplies par les employés de l'économat, suivant le tarif en cours.

Règles spéciales aux demandes faites directement au siège du magasin. — Les magasins sont ouverts de 9 heures du matin à 3 heures du soir. Ils sont fermés aux époques suivantes :

1° Les dimanches et fêtes ;

2° Du 10 au 24 (inclusivement) de chaque mois pour le personnel classé ;

3° Les cinq premiers jours ouvrables de chaque quinzaine pour le personnel à la journée payé à la quinzaine ;

4° Du 1^{er} au 5 ; du 10 au 15 ; du 20 au 25 et le dernier jour de chaque mois pour le personnel payé à la dizaine.

Règles concernant les approvisionnements (denrées et vins) livrés à domicile dans Paris et en banlieue ainsi que dans les gares du réseau. — L'économat consent aux agents résidant dans un lieu autre que le siège des magasins des facilités plus considérables peut-être que celui du réseau d'Orléans. Il assure, en effet, l'approvisionnement soit par chemin de fer pour toutes les localités de la banlieue

et de la province desservies par une gare du réseau, soit par camionnage dans Paris et dans certaines localités de la banlieue.

La livraison par camionnage a lieu, à Paris, une fois par semaine, à des jours différents pour la rive droite et la rive gauche; elle a lieu une fois par mois pour Clichy et Levallois. La taxe de camionnage est de 0 fr. 20 à 0 fr. 30 en moyenne par expédition.

Il suffit à chaque agent, pour bénéficier de ce service, de se conformer au mode d'approvisionnement affiché dans chaque bureau, poste ou gare, qui lui indique les jours où il doit remettre sa demande et les jours où il peut recevoir les denrées, soit à domicile, soit dans la gare de sa résidence.

Dans chaque localité, le chef de gare est, comme sur le réseau d'Orléans, chargé de la centralisation des demandes et de l'envoi à l'économat des sacs vides destinés à recevoir les fournitures.

Le rôle des chefs de gare consiste à grouper les demandes à satisfaire par l'économat, à s'assurer que les livrets, bidons vides, boîtes, petits sacs, etc... sont bien réunis dans le sac de l'agent qui fait la commande, de manière à ne former qu'un seul paquet par agent.

Les chefs de gare renferment en temps convenable ces différents paquets individuels dans un grand sac, dit *sac de gare*; ils y ajoutent, à découvert, les livrets des agents non munis de sacs individuels. Le

sac de gare est ensuite plombé. L'économat se réserve la faculté d'ajourner toute livraison pour laquelle les livrets, sacs, bidons, etc... lui seraient parvenus séparément.

Le règlement de l'Ouest prévoit comme les autres la révocation de l'agent coupable de demandes abusives.

LIVRAISONS. — L'économat, après avoir reçu les livrets formulant les demandes, expédie les denrées en les plaçant dans le sac de chaque titulaire ; les sacs et bidons à huile sont groupés par services et réunis par gares, dans des paniers plombés.

Ces derniers, remis au service de l'exploitation et accompagnés d'une feuille de distribution à émarquage, sont expédiés par les trains de marchandises ou de voyageurs désignés à l'avance.

A l'arrivée à destination, le chef de gare assure la distribution des denrées aux divers services. Pour les grands ateliers ou dépôts soit de l'entretien, soit du matériel et de la traction, cette distribution est assurée par un agent désigné par le service intéressé, qui prend livraison des sacs destinés aux agents de son service.

Dès la réception des paniers pleins, et sans attendre que les livrets, sacs ou bidons leur soient remis pour une nouvelle commande, les chefs de gare se mettent en mesure d'assurer le retour des paniers

vides sur l'économat, aux dates et par les trains prévus au tableau publié.

CRÉDIT OUVERT. — Le montant des fournitures faites par l'économat est soumis aux limites suivantes :

1° Pour le personnel payé au mois, mais seulement entre le 20 de chaque mois et le 3 du mois suivant, 15 francs ;

2° Pour le personnel payé à la journée, la somme acquise à l'agent par le nombre des journées de travail réel, faites au moment du visa du livret ;

3° Les crédits mensuels cumulés ne doivent pas dépasser ces limites : le tiers du traitement ou du salaire nominal par mois.

Toutefois, l'économat peut, à ses risques et périls, dépasser ces limites, lorsqu'il juge que la situation du demandeur présente des garanties suffisantes.

RECouvreMENTS. — Les paiements n'ont pas lieu en espèces ; ils s'opèrent au moyen de retenues égales au montant des fournitures, sur les traitements ou salaires de la période pendant laquelle ces fournitures ont été faites.

Le montant de ces retenues, indiqué en temps convenable, aux divers services par le chef de l'économat, est réglé dans les mêmes conditions que les autres retenues.

§ 4. — Compagnie du Midi.

HISTORIQUE. — C'est en 1856 que la Compagnie des chemins de fer du Midi a institué un économat, qui comprend actuellement :

Un magasin de comestibles (denrées alimentaires, vin, combustible, articles de ménage) ;

Un magasin de vestiaire (chaussures, vêtements, lingerie, bonneterie, draperie et toilerie). Ce magasin donne du travail au dehors à cent cinquante veuves d'agents.

L'économat comprenait à l'origine un réfectoire qui a été supprimé en 1906 sur la demande du personnel.

Le siège de ces magasins, qui portent le titre de magasins-annexes, est à Bordeaux. Il n'y a pas de succursales.

PERSONNEL INTÉRESSÉ. — Sur ce point, le règlement de la Compagnie renferme des dispositions originales.

Sont admis à bénéficier de ces institutions, *six mois après leur entrée à la Compagnie* :

- 1° Les agents commissionnés ;
- 2° Les ouvriers en régie versant une cotisation à la Caisse de prévoyance ;
- 3° Les médecins de la Compagnie ;
- 4° Tous autres employés munis d'une autorisation spéciale du directeur de la Compagnie.

Le bénéfice des magasins est conféré non seulement aux parents de l'agent, mais encore et expressément à ses serviteurs.

ADMINISTRATION. — La gestion des magasins-annexes est assurée entièrement et dans tous ses détails par l'ingénieur des approvisionnements (1), qui procède lui-même à tous les achats d'une importance inférieure à 30.000 francs.

Les achats d'une importance supérieure à 30.000 fr. sont soumis à l'approbation du Conseil d'administration.

Le personnel du magasin des comestibles comprend un chef de magasin, des commis, des distributeurs, des aides-distributeurs, un maître de chai et des hommes et femmes payés à la journée.

Les chefs de magasin et distributeurs sont tenus de fournir un cautionnement.

MARCHÉS ET COMPTABILITÉ. — Les denrées et objets entrant aux magasins-annexes sont l'objet d'une double réception, — quantitative, ce qui donne lieu à un visa de la facture, — qualitative par le laboratoire de chimie, qui mentionne également cette vérification sur la facture.

1. L'administration de l'économet du Midi ne comporte, on le voit, aucune commission, soit émanant de la direction et du personnel intéressé comme celle de l'Etat, soit mécanisme uniquement patronal comme celles de l'Orléans et de l'Ouest. Nous verrons qu'il en est de même de l'économet du Nord

Des inventaires ont lieu tous les six mois. C'est la comptabilité du service des approvisionnements qui dresse les mémoires de paiement des fournisseurs. Elle tient également pour chaque magasin un compte de gestion spécial.

Chaque mois ou chaque quinzaine, selon le cas, l'ingénieur des approvisionnements adresse aux divers services de la Compagnie, soit un relevé des sommes à recouvrer sur les états de paiement du personnel commissionné, soit les factures à présenter, au moment de la paye, aux autres agents et ouvriers.

LIVRET. — Tout agent voulant bénéficier des magasins-annexes doit être porteur d'un livret spécial, dit *Livret de Comestibles et de Vestiaire*, qui lui est fourni, sur sa demande, par le chef de son service (1). Ce livret, porte les indications qu'il est surperflu de rappeler. En ce qui concerne les modifications de traitement, les mutations d'emploi ou de résidence, réglementation analogue à celle des autres Compagnies. Parallèlement, lorsque la somme pour laquelle les magasins-annexes sont autorisés à livrer les fournitures à un agent est modifiée pour un motif quelconque, mention est faite de cette modification sur le livret, par le chef de service, tous jours.

DEMANDES DE FOURNITURES. — Les magasins sont

1. Et non, comme ci-dessus, par le chef de l'économat ou l'administration des magasins.

ouverts à la vente tous les jours, à l'exception des dimanches, jours fériés et jours d'inventaire.

Les clients de la ligne, après avoir inscrit leurs demandes sur leur livret, remettent ces livrets, ainsi que leurs colis vides, au chef de la station, qui en fait l'envoi par un wagon du service des approvisionnements ; ils doivent le déposer assez à temps pour qu'ils parviennent à Bordeaux au moins trois jours ouvrables pleins avant les dates d'expédition fixées par les circulaires.

LIVRAISONS. — Le client, en résidence à Bordeaux et dans la banlieue, peut prendre livraison des marchandises aux magasins ou se les faire livrer à domicile, les frais de camionnage à sa charge.

La livraison des denrées sur la ligne a lieu dans des conditions sensiblement identiques à ce qui se passe sur l'État, l'Ouest et l'Orléans. Mais, indépendamment des ventes opérées directement par le magasin de vestiaire, ce dernier effectue des ventes sur le réseau.

A cet effet, des wagons spéciaux dits *wagons-vestiaires*, approvisionnés des principales marchandises existant en magasin et accompagnés du personnel nécessaire, circulent périodiquement sur les différentes sections du réseau, de manière à desservir chaque station au moins deux fois par trimestre (1).

1. Ces wagons-vestiaires sont la seule institution comparable aux wagons-magasins de la Compagnie du Nord, que nous étudions ci-après.

CRÉDIT OUVERT. — Le montant total des fournitures que les magasins-annexes sont autorisés à livrer chaque mois à un agent commissionné est limité aux trois cinquièmes du traitement mensuel. De même, l'ouvrier en régie peut dépenser au magasin, chaque mois ou chaque quinzaine, les trois cinquièmes également du montant approximatif de son salaire mensuel ou bi-mensuel.

RECouvreMENTS. — Les états de paiement des agents sont établis sans tenir compte des fournitures qui ont pu être délivrées à ces derniers par les magasins.

Lorsque des fournitures ont été délivrées, il est présenté à l'agent, immédiatement après qu'il a reçu sa paye, une facture de ces fournitures, dont il est redevable.

Quand l'ouvrier refuse d'acquitter une facture, celle-ci est comprise dans le bordereau des factures annexé à l'état de la paye suivante, pour être représentée à l'ouvrier. S'il y a encore refus de paiement, la facture est transmise par l'économat au Contentieux de l'exploitation, qui fait le nécessaire pour que le recouvrement de la somme due aux magasins soit effectué par les voies de droit.

Jusqu'à ce que ce recouvrement ait eu lieu, les magasins doivent apposer sur les livrets, s'ils leur sont présentés pour une nouvelle commande, la mention « ne pas livrer jusqu'à nouvel ordre », ce qui prive

pour un temps ou pour toujours le titulaire du bénéfice de l'économat.

Quand les fournitures ont été payées, le titulaire du livret n'en reste pas moins un payeur suspect ; aussi toutes les pages dudit livret sont-elles pourvues de la mention *payement préalable*, qui indique que l'agent, pour une durée indéterminée, sera contraint de payer comptant.

§ 5. — Compagnie du Nord.

HISTORIQUE. — C'est en 1847 que la Compagnie du Nord a fondé à La Chapelle un magasin de denrées, — la première institution de ce genre qui ait été créée en France dans l'industrie de la voie ferrée.

Elle compte à l'heure actuelle quatorze magasins de denrées et dix-huit parcs à combustibles.

Voici l'énumération des magasins de denrées, avec la date de leur fondation :

La Chapelle . . . 1847	Nogent-sur-Oise . 1883
Amiens. . . . 1859	Lens. 1883
Tergnier . . . 1859	Calais 1890
Fives 1860	Paris. 1892
Aulnoye . . . 1871	Laon. 1893
Somain . . . 1874	La Plaine . . . 1895
Hellemmes . . 1879	Dunkerque. . . 1903

La liste des parcs à combustibles ne coïncide pas avec celle des magasins de denrées ;

La Chapelle	Abbeville
La Plaine	Tergnier
Ermont	Aulnoye
Le Bourget	Busigny
Beaumont	Hirson
Beauvais	Nogent-sur-Oise
Hellemmes	Laon
Fives	Soissons
Amiens	Coudekerque.

L'économat comprend, en outre, des wagons-magasins, institution sans analogue (1) qui sera étudiée à propos des livraisons.

La Compagnie gère enfin un réfectoire aux ateliers d'Hellemmes.

PERSONNEL INTÉRESSÉ. — Il comprend tous les agents en service actif et les fonctionnaires honoraires de la Compagnie.

Les retraités n'ont droit qu'au combustible.

Fonctionnaires honoraires et retraités sont soumis à des règles spéciales pour les commandes, les livraisons et le payement.

La Compagnie pose une condition que nous n'avons pas encore rencontrée pour le bénéfice de l'économat : elle exige que les membres de la famille de l'agent intéressé, cohabitant avec lui, soient entière-

1. Voir cependant, ci-dessus, ce que nous avons dit des wagons-vestiaires du Midi.

ment à sa charge. Il y a là une limitation importante.

L'extension aux fonctionnaires honoraires est remarquable. Ils constituent une catégorie de retraités qui sont actuellement au nombre de soixante-dix environ.

ADMINISTRATION. — L'économet est sous la direction immédiate de l'ingénieur chargé des approvisionnements et des magasins, qui dépend, comme les autres chefs de service de la 2^e division, de l'ingénieur en chef du matériel et de la traction, du Comité de direction et du Conseil d'administration de la Compagnie.

Le cadre du personnel des magasins est seul spécial au service des denrées. Il jouit des mêmes droits et avantages que le personnel des magasins-matières ressortissant au service commun des approvisionnements.

MARCHÉS ET COMPTABILITÉ. — Les marchés sont passés pour les magasins de denrées aussi bien que pour les magasins-matières par l'ingénieur en chef, après avis favorable de la Commission des commandes.

Les magasins de la ligne font leurs commandes au magasin de La Chapelle, quinze jours à l'avance, par bons hebdomadaires. Le garde-magasin les centralise, lessoumet à l'ingénieur des approvisionnements; c'est la Commission qui statue. Les fournisseurs de la ligne (sur le réseau) fournissent directement aux magasins.

Les livrets, comme nous le verrons, ne comportent pas de souche ; les agents sont débités sur des imprimés spéciaux, dits *mains courantes*, reliés tous les jours par séries correspondantes à celles du livret et relevés sur un état mensuel, dit *cahier de retenue*, destiné au règlement.

LIVRET. — Le livret doit être visé par le chef de service local. Pour les employés commissionnés, le visa des livrets est valable du 16 d'un mois à la veille du jour du mois suivant fixé pour l'arrêt des comptes. Pour les agents à la journée et les ouvriers, le visa est exigé pour chaque demande de marchandises.

Il existe deux séries de livrets, l'une spéciale à la 2^e division de la Compagnie (matériel et traction), l'autre particulière à la 1^{re} division (exploitation) et à la 3^e (travaux et surveillance). Ces deux séries diffèrent par la couleur de la couverture, jaune pour la seconde, verte pour la première : elles se subdivisent chacune en deux modèles réservés, l'un aux agents de Paris, l'autre aux agents de la ligne. Il existe enfin un modèle de livret spécial pour le wagon-magasin.

Les fonctionnaires honoraires ne sont pas astreints au livret.

DEMANDES DE FOURNITURES. — Pour les clients du siège de l'Économat, le livret doit être déposé en temps utile au magasin des denrées où une affiche indique la date de la livraison des marchandises

(qui, en fait, sont généralement livrées le lendemain).

Règles spéciales aux magasins de combustibles. —

Les parcs à combustibles de la ligne ne desservant que la localité exclusivement, les agents des autres localités peuvent s'inscrire sur une liste de commande pour un wagon complet de 10.000 kilos.

Sur cette liste s'inscrivent également les retraités, mais après autorisation de leur ancien chef de service. Cette condition doit être remplie à chaque nouvelle demande. Le but de cette stricte réglementation est d'éviter les abus, par exemple le fait, pour un ancien agent, en garni, de payer son logeur par des dons en combustible, ou encore d'entretenir avec du charbon à bon compte le fourneau de sa femme blanchisseuse, etc... Ces mesures de prudence ne sont, d'ailleurs, pas spéciales aux retraités : les commandes annuelles des agents de tout ordre sont expressément limitées comme suit :

1.500 kilos pour les ouvriers et employés célibataires ;

2.500 kilos pour les ouvriers et employés mariés ;

4.000 kilos pour les agents du service actif appelés à faire un service de nuit (mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, serre-freins, etc...)

Les commandes de wagons complets sont centralisées à Paris au bureau de l'ingénieur des approvisionnements et remises ensuite au Service général des combustibles, chargé d'y satisfaire.

Les demandes de combustible peuvent être réduites par le Service des magasins si elles dépassent la moyenne accordée. Les agents célibataires peuvent avoir à justifier de l'emploi du combustible demandé.

LIVRAISONS. — Elles ont lieu tous les jours, aux heures affichées dans chaque magasin, sauf les dimanches et fêtes et le dernier jour ouvrable du mois. Elles sont suspendues également pendant la période d'établissement des feuilles de paye.

En ce qui concerne les expéditions sur la ligne, toutes les gares du réseau sont autorisées à recevoir des denrées, qui sont expédiées aux agents, en caisses plombées, *par l'un des magasins régionaux*, dans des conditions qui ne diffèrent pas sensiblement de celles des autres Compagnies.

Du wagon-magasin. — De création toute récente, les wagons-magasins constituent l'un des points les plus originaux de l'économet de la Compagnie du Nord, d'ailleurs si supérieurement organisé à tant d'autres égards.

Les expéditions sur la ligne, dont il vient d'être question, ne pouvant avoir lieu que tous les mois pour une localité, le wagon-magasin peut desservir et dessert effectivement cette localité toutes les semaines, ce qui ne peut qu'avoir une excellente influence sur la fraîcheur et la variété des provisions faites par la clientèle sur les divers points de la ligne.

Aménagés spécialement en casiers et comportant

un comptoir mobile à leur ouverture dont un escabeau de bois facilite l'accès aux agents, les wagons sont chargés au magasin et voyagent trois jours par semaine, les trois autres jours étant consacrés au chargement. C'est, en somme, le magasin-mobile, fonctionnant au moyen d'un livret spécial.

A la différence du livret ordinaire du Nord, qui est simple, le livret du wagon-magasin est établi à souche. L'agent inscrit sa commande en double et est servi sur la présentation de son livret qu'il remporte avec les marchandises.

Celui des deux préposés du wagon-magasin qui est spécialement affecté aux denrées détache et conserve le double. Remarquons que la broserie et les vêtements doivent être demandés au préposé, qui inscrit la commande et délivre les objets à la distribution suivante.

La Compagnie a actuellement quatre wagons-magasins en service, et d'autres en projet. Les quatre wagons existants sont :

Le wagon A (Paris, 1905) desservant Beaumont, Beauvais, Abancourt, Eu et Le Tréport ;

Le wagon B (Amiens, 1906) desservant Boulogne, Abbeville, Rouen, Serqueux ;

Le wagon C (Lens, 1907) desservant Béthune, Arras et Saint-Pol ;

Et enfin le wagon F (Aulnoye) desservant Hautmont, Maubeuge, Jeumont et Hirson.

CRÉDIT OUVERT. — Les livraisons ne doivent pas excéder le tiers des appointements des employés au mois ou des sommes acquises par les agents à la journée, déduction faite d'un cinquième pour garantie des oppositions possibles sur les appointements dépassant 2.000 francs ; d'un dixième pour les employés jusqu'à 2.000 francs inclus ; d'un dixième pour les agents à la journée, quel que soit le montant de leur salaire.

Toutefois, les livraisons faites aux agents à la journée pendant les dix premiers jours du mois peuvent atteindre la moitié des sommes acquises (déduction faite d'un dixième de garantie).

RECouvreMENTS. — Il n'est pas reçu d'argent au magasin. Les cahiers de retenue dont nous avons parlé sont envoyés tous les mois au service de l'agent pour qu'il en soit tenu compte au moment de la paye.

Pour assurer le payement des marchandises dont la livraison a été autorisée, aucun agent ne doit être soldé, en dehors des payes régulières, sans qu'au préalable le magasin en ait été avisé et ait fait connaître ce qui pourrait lui être dû par l'agent démissionnaire ou révoqué.

Les fonctionnaires honoraires, qui ont droit aux denrées comme au combustible, payent comptant ; les retraités, qui n'ont droit qu'au combustible, sont également astreints au payement direct sur facture au préposé du parc ou au chef de gare.

CHAPITRE II

EXPOSÉ SUCCINCT DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT DES COOPÉRATIVES DE CON- SOMMATION DES AGENTS DE CHEMINS DE FER

Malgré l'ancienneté de ces institutions, il semble que, dans les administrations qui n'ont pas cru devoir créer d'économats, les agents de chemins de fer se soient bornés pendant longtemps à s'affilier, comme cela se pratique encore en Angleterre et en Allemagne, à des Sociétés coopératives dépourvues de tout concours patronal et ouvertes à des adhérents de professions différentes, souvent même au public tout entier.

C'est seulement en 1866 que nous trouvons en France (1) la date certaine de la création d'une pre-

1. A l'étranger, des Sociétés coopératives fonctionnent au profit du personnel des administrations ou des Compagnies : de l'État autrichien ; de l'État danois ; de l'État hongrois ; de l'État norvégien ; des Indes anglaises ; de la Méditerranée italienne ; de l'Adriatique ; des chemins de fer siciliens ; de Koursk-Kharkov-Sébastopol ; du chemin de fer Nicolas ; du Sud-Est-Russe ; de la Vistule ; du Vladicaucase ; du Jura-Simplon ; du Nord-Est-Suisse ; de l'État suédois.

mière société coopérative, fondée par les agents de la Compagnie de l'Est au profit exclusif des employés du chemin de fer et avec le concours de la Compagnie.

Les Sociétés coopératives de chemins de fer n'admettent que les agents en activité, souvent aussi les agents en retraite ou le personnel des gares communes à plusieurs réseaux ; parfois même enfin quelques fonctionnaires en rapports de services directs et fréquents avec les chemins de fer.

Fondées directement par les agents eux-mêmes, elles jouissent d'une existence autonome et d'une personnalité indépendante de celle de l'Administration du chemin de fer.

Les impôts qu'elles paient reposent principalement, tantôt sur le montant des ventes de la Société, tantôt sur son capital ou sur son revenu, tantôt sur ces deux éléments à la fois et divers autres encore (1).

1. La Société de Grenoble, qui a 900 membres et fait 530.000 francs d'affaires, acquittait les droits suivants en 1900 :

Timbre des actions	123,60
Impôts sur le revenu.	181,90
Timbre quittance	1,020
Licences de gros et de détail	175
Droits de régie et d'octroi	27.671,15
Droits de mainmorte.	15,49
Vérification des poids et mesures . .	35,90
Contribution mobilière	41,73
Impôts divers	659,38

Soit un total de près de 30.000 francs. Elle paye en sus la patente depuis 1905.

Le capital-social est divisé en parts ou actions généralement de 25 à 100 francs.

« La plupart des Sociétés », dit M. Marcel Lemerrier (1), « ne disposent que d'un magasin unique pour toutes leurs opérations. D'autres ont, en même temps, des traités avec des commerçants accrédités, qui font, avec un rabais conventionnel, des ventes directes aux sociétaires. Sur quelques points enfin, Neuchâteau et Paris-Est, par exemple, les coopératives reçoivent encore en entrepôt diverses marchandises que des négociants leur confient pour être vendues à leur profit, sous déduction d'une certaine remise. Le magasin unique présente pour l'acheteur l'avantage de lui éviter des courses inutiles. Le recours aux commerçants accrédités ou aux négociants entreposants permet, par contre, aux Sociétés de

1. En vue de la sixième session du Congrès international des chemins de fer (Paris 1900), le questionnaire suivant avait été adressé à toutes les Administrations ou Compagnies de chemins de fer de tous les pays :

« Application des Sociétés coopératives de consommation au personnel des chemins de fer. »

« Comparaison de ces institutions avec les économats (magasins créés par les Administrations de chemins de fer). »

« Dans quelle mesure les Administrations peuvent-elles intervenir dans l'établissement de ces institutions ? »

Les réponses à ce questionnaire fournirent à M. Marcel Lemerrier, docteur en droit, secrétaire de la Compagnie de l'Est, la matière d'un rapport extrêmement remarquable où nous avons puisé de précieux renseignements.

profiter de l'expérience professionnelle de ces correspondants ; de parer aux risques assez sérieux qui peuvent résulter de la constitution d'un solde d'articles invendus ; de faire réaliser un plus gros chiffre d'affaires avec un capital restreint et enfin, ce qui n'est pas non plus sans importance, d'atténuer ou de faire disparaître l'hostilité et les récriminations du commerce local ».

§ 1. — La coopération de consommation des agents de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

HISTORIQUE ET DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE. — Dans certaines localités, les agents de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée forment la grande majorité des habitants, notamment dans celles où sont établis les ateliers de fabrication.

D'autre part, la Compagnie s'est toujours montrée hostile (1) au principe de l'économat, pour cette raison notamment qu'elle n'a pas à faire concurrence aux commerçants, qui sont ses meilleurs clients naturels.

Elle cède, néanmoins, une partie de ses approvisionnements de charbon à ses agents à des prix bien inférieurs à ceux du commerce. C'est son service des

1. Elle n'en administre pas moins deux réfectoires : l'un à Paris et l'autre à Villeneuve-Saint-Georges.

combustibles qui assure la livraison des commandes de charbons, cokes et bois faites directement par les agents. Le minimum de livraison est de 3.000 kilogrammes en province et de 200 kilogrammes à Paris.

L'absence d'économat devait fatalement provoquer la création de nombreuses coopératives au sein du personnel, sur tous les points du réseau.

Voici la liste des coopératives de consommation P.-L.-M. dans l'ordre de leur fondation :

Pontarlier (Doubs).	1868
Ambérieu (Ain).	1881
Bellegarde (Ain).	1881
Romans-Bourg-de-Péage (Drôme) . .	1883
Arles (Bouches-du-Rhône).	1884
Nevers (Nièvre).	1884
Chagny (Saône-et-Loire).	1884
Saint-Germain-des-Fossés (Allier). . .	1885
Nice (Alpes-Maritimes)	1885
Besançon (Doubs).	1885
Dôle (Jura)	1886
Lons-le-Saunier (Jura)	1886
Montchanin (Saône-et-Loire)	1886
Avignon-gare (Vaucluse).	1886
Marseille (Bouches-du-Rhône)	1887
Tarascon (Bouches-du-Rhône)	1887
Dijon (Côte-d'Or)	1887
Alais (Gard).	1887
Montargis (Loiret).	1887
Chambéry (Savoie).	1887

Migennes-Cité (Yonne)	1887
Montpellier (Hérault).	1888
Grenoble (Isère).	1888
Roanne (Loire)	1888
Saint-Étienne (Loire).	1888
Lyon (Rhône) N° 2 du II ^e arrondissement.	1888
Modane (Savoie)	1888
Annemasse (Haute-Savoie).	1888
La Voulte (Ardèche)	1889
Tarascon (Bouches-du-Rhône).	1889
Teil (Le) (Ardèche)	1891
Valence (Drôme)	1891
Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme)	1891
Lyon (Rhône) N° 1 du II ^e arrondissement.	1891
Autun (Saône-et-Loire)	1891
Miramas (Bouches-du-Rhône)	1892
Paray-le-Monial (Saône-et-Loire).	1892
Cercy-la-Tour (Nièvre)	1893
Cette (Hérault).	1894
Constantine (Algérie).	1894
Grigny-Givors-Chasse (Rhône).	1895
Orange (Vaucluse).	1895
Alger-Mustapha (Algérie)	1895
Bourg (Ain)	1897
Gannat (Allier)	1897
Montélimar (Drôme)	1897
Givors-Canal (Rhône).	1897
Clamecy (Nièvre)	1898
Moulins (Allier).	1899
Langeac (Haute-Loire)	1899

Cluny (Saône-et-Loire)	1899
Mâcon (Saône-et-Loire).	1900
Oullins (Rhône).	1901
Lyon (Rhône) III ^e arrondissement . . .	1902
Saint-Rambert-d'Albon (Drôme) . . .	1903
Terrenoire (Loire).	1903
Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire) . .	1906
Paris (Seine).	1906

Le capital social de ces Sociétés a atteint, en 1906, un total de 1.500.000 francs ; leur capital de réserve n'est pas inférieur à 300.000 francs.

Elles ont formé, en 1889, une Fédération, dont le siège est à Grenoble.

Cette Fédération a pour but :

1^o De centraliser les commandes des Sociétés et de procéder par achats importants, de manière à obtenir de meilleures conditions de qualité et de prix ;

2^o De réaliser dans la mesure du possible la suppression des intermédiaires, en mettant les coopérateurs en rapports directs avec le producteur.

La Fédération des Sociétés coopératives de consommation des employés des chemins de fer P.-L.-M. n'est pas exclusivement accessible aux groupements de ce réseau ; elle comprend également la plupart des Sociétés formées par les agents de la Compagnie de l'Est.

Elle n'a ni capital-social, ni magasin, les marchan-

disques étant directement expédiées par les fournisseurs aux Sociétés intéressées, qui sont seules responsables de leur montant.

Le mouvement de ses opérations, qui ne représente d'ailleurs qu'une partie relativement faible des affaires totales des Sociétés unies, se chiffrait, en 1906, par 1.955.500 francs.

NATURE ET ÉTENDUE DU CONCOURS DE LA COMPAGNIE. — La Compagnie n'a aucun contrôle ni aucune action officielle sur le fonctionnement des coopératives fondées par ses agents. Mais elle leur prête son appui moral et souvent aussi son concours matériel.

Outre les tarifs de faveur pour le transport des marchandises au nom des coopératives, tarifs que nous étudierons ci-après, elle accorde, en effet, à ses agents les plus larges facilités de circulation pour leur permettre de s'approvisionner aux magasins.

De plus, lorsque des locaux sont loués à ces Sociétés dans les dépendances du réseau, elle consent généralement une réduction de 50 0/0 sur le loyer normal annuel.

Enfin, elle a fait à maintes reprises des prêts gratuits et avances de fonds aux coopératives momentanément gênées, et à celles qui voulaient développer leurs installations, ainsi qu'aux Sociétés en formation.

Elle va jusqu'à subventionner les Sociétés autonomes au moyen d'allocations en espèces proportion-

nelles aux frais de transport des marchandises qu'elles ont eu à payer.

PERSONNEL INTÉRESSÉ. — Peuvent faire partie d'une Société de consommation P.-L.-M. (1) :

1° Tous les agents des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en résidence au siège de la Société, ou venant s'y approvisionner ;

2° Les agents retraités ;

3° Les veuves des anciens agents de la Compagnie tant qu'elles n'ont pas contracté mariage avec des personnes ne pouvant participer à la coopérative.

Tout agent démissionnaire ou révoqué par la Compagnie cesse de faire partie de la Société. Dans ce cas, les actions qu'il possédait lui sont remboursées, soit au taux d'émission, soit à un taux fixé par le Conseil d'administration ; mais il n'a aucun droit au remboursement d'une part quelconque du fonds de réserve, ni sur les biens mobiliers ou immobiliers possédés par la Société.

Le remboursement des actions, en cas de décès d'un sociétaire, se fait dans les mêmes conditions. Toutefois, ses droits à la Société peuvent, par décision du Conseil d'administration, être transmis à sa veuve.

1. Nous avons pris pour Société-type celle de Grenoble, dont les statuts, nous écrit M. Casimir Chioussse, président de la Fédération, sont sensiblement ceux de la presque totalité des coopératives P.-L.-M.

La souscription implique nécessairement pour le titulaire le droit de se servir dans les magasins de la Société ou chez les fournisseurs avec lesquels elle a traité.

Mais les achats de denrées et de marchandises faits par la Société ne devant exclusivement servir qu'à la consommation de ses membres, elle interdit à tout sociétaire de se livrer à un commerce de gros ou de détail des marchandises fournies par elle, et aussi de se servir de son livret individuel pour faire livrer des marchandises à des étrangers.

La sanction de ces dispositions statutaires est l'exclusion. La Société décline toute responsabilité des poursuites qui pourraient être intentées par des tiers, à raison des infractions commises.

ADMINISTRATION. — Une Société coopérative de consommation P.-L.-M. est administrée par un Conseil d'administration, élu pour deux ans en assemblée générale au scrutin de liste, renouvelable par moitié tous les deux ans, rééligible.

Le bureau du Conseil d'administration, élu pour un an, rééligible, comprend notamment un président, deux vice-président, un secrétaire général et un trésorier.

Le Conseil d'administration se divise en plusieurs sous-commissions spécialisées, dont l'une, de dix membres, est plus spécialement chargée des achats, ventes et adjudications.

Il se réunit de droit une fois par mois, et, sur la convocation de son président, aussi souvent qu'il est nécessaire.

Il contracte, donne décharge, transige, donne main-levée avec ou sans paiement, passe les baux et les résilie, fait généralement tous les actes que nécessite la gestion de la Société et pourvoit à tous ses intérêts.

Une Commission de contrôle élue dans les mêmes conditions par le Conseil d'administration a pour mission de surveiller la gestion de la Société.

Enfin, l'Assemblée générale annuelle prend souverainement les décisions importantes, vote le budget et approuve les comptes.

Des magasins. — Les magasins contenant les marchandises sont confiés à un gérant qui doit veiller à la garde et à la conservation tant du matériel que des marchandises. Il fait aux sociétaires les fournitures auxquelles ces derniers ont droit. Il est personnellement responsable des marchandises et du matériel; à cet effet, il verse un cautionnement dont le montant est fixé par le Conseil d'administration, mais qui ne peut être inférieur à 500 francs.

Le gérant est choisi par le Conseil et a des appointements fixés par ce dernier.

MARCHÉS ET COMPTABILITÉ. — Les achats d'une Société se font en gros et autant que possible aux sources de production.

Les marchés sont passés par le Conseil d'administration, mais élaborés par la Commission des achats, ventes et adjudications, qui a les attributions statutaires suivantes :

Fixer le chiffre des approvisionnements des magasins ;

Décider de certains achats dans la limite de ses pouvoirs ;

Étudier, préparer et soumettre au Conseil d'administration les commandes importantes ;

Préparer les traités à passer avec les fournisseurs et adjudicataires ;

Déterminer le prix de vente des marchandises ;

Faire procéder aux analyses et à l'expertise des denrées.

La comptabilité est dirigée par le trésorier, qui opère le recouvrement des sommes dues par les sociétaires et encaisse le montant des souscriptions. Il est immédiatement contrôlé par une Commission des finances et comptabilité.

Les sommes à payer par le trésorier sont toujours ordonnancées par le président du Conseil d'administration.

LIVRET. — Chaque sociétaire est muni d'un livret individuel portant son numéro matricule. Le montant des livraisons est inscrit sur ce livret au fur et à mesure desdites livraisons.

RECouvreMENTS. — Les ventes sont inscrites sur le

livret par le gérant qui ne peut, en aucun cas, percevoir des sociétaires le paiement partiel ou intégral des fournitures.

Ce paiement a lieu au siège de la Société, du 13 au 20 de chaque mois, pour les marchandises livrées dans le mois précédent. Mention de ce règlement est faite au moyen d'une griffe spéciale sur le livret individuel; à défaut de cette mention, les magasins refusent toute nouvelle livraison au sociétaire retardataire, à moins d'avis contraire et motivé du Conseil d'administration.

Tout sociétaire qui refuse, sans motif légitime et accepté par le Conseil, de solder le prix des marchandises qui lui ont été livrées, est contraint même par voie de justice, sans qu'en aucune circonstance il puisse opposer la compensation avec le montant de son action.

Les ventes, on le voit, ont généralement lieu à terme, et bénéficient d'un crédit mensuel. Les livraisons de vins et de vêtements, qui représentent toujours une somme relativement élevée, peuvent même n'être réglées qu'en trois ou quatre paiements successifs. Seules, les livraisons faites par les commerçants adjudicataires sont payées au comptant entre les mains des vendeurs.

DES COMMERÇANTS ACCRÉDITÉS. — Souvent, nous l'avons vu, pour simplifier leurs opérations, les Sociétés prennent des engagements avec certains

commerçants qui s'engagent à faire des fournitures directes aux membres associés, en leur accordant le bénéfice immédiat d'un escompte plus ou moins important.

Ce genre de fournitures, au dire de quelques coopérateurs, paraît, pour des motifs peu assignables, ne pas avoir la faveur des sociétaires.

Il existe, cependant à Paris et à Lyon, des associations dites « Unions Paris-Lyon-Méditerranée » dont les adhérents n'ont à payer qu'un droit d'admission insignifiant et qui pratiquent exclusivement le système des commerçants accrédités.

Ces associations, tout à fait distinctes des coopératives constituées conformément à la loi du 24 juillet 1867 par le versement d'une action de 25 ou 50 francs, fonctionnent indépendamment de tout concours de la Compagnie.

Celle de Lyon, fondée en 1889, a constitué des groupes d'adhérents dans la plupart des centres importants de la partie centrale et sud du réseau; elle comprend nominalelement 50.000 membres. Elle n'exige de ses adhérents qu'un versement de 0 fr. 20, prix d'une carte d'identité, sur présentation de laquelle le titulaire obtient des réductions de prix sur les achats qu'il va faire individuellement dans un certain nombre de maisons de commerce agréées par le Comité directeur de l'Association.

Cette Association n'a pas de fonds social, ses mem-

bres bénéficiant immédiatement des remises à eux consenties par les fournisseurs.

Une certaine défiance règne contre ces derniers, qui, dans certaines localités, consentent parfois des réductions illusoires.

L'Union P.-L.-M. de Paris est, depuis peu, constituée en coopérative régulière de consommation à personnel et à capital variables, assujettie à la loi du 24 juillet 1867. Mais cette transformation, de pure forme, n'a rien changé à son caractère. Les deux cents actions de 25 francs émises par la nouvelle Union ont été réparties en effet entre les délégués chargés de l'Administration de la Société primitive au prorata des adhérents que ceux-ci représentaient.

Chaque délégué, légalement propriétaire de son titre d'action, n'en est cependant que le porteur pour le compte des adhérents qui le nomment. En réalité, l'action est attribuée au groupement d'adhérents auquel aucun délégué ne songerait à en contester la propriété, en raison du peu d'importance de la somme réellement souscrite (2 fr. 50 par action). La Société est donc composée d'actionnaires et d'adhérents. Les actionnaires sont ceux qui sont propriétaires d'actions. Les adhérents sont ceux qui sont consommateurs dans les magasins de la Société ou dans les maisons de commerce agréées

par elle. Les actionnaires sont en même temps adhérents consommateurs.

L'adhésion est constatée par une carte d'identité délivrée moyennant 0 fr. 20. Contre un nouveau versement identique, le sociétaire peut obtenir un double de sa carte au nom de sa femme.

Les fournisseurs sont inscrits à leurs frais sur le catalogue des fournisseurs de *l'Union P.-L.-M.* avec l'indication des avantages qu'ils offrent aux adhérents (1).

Ces avantages sont accordés dans les conditions fixées par le Conseil d'administration et, en général, d'après les dispositions suivantes :

Les maisons de commerce et toutes personnes exerçant un art ou une industrie quelconque qui s'engagent soit par traité spécial, soit par une annonce particulière insérée dans les publications faites par le Conseil d'administration (circulaires, prospectus, brochures, catalogues, etc...) à consentir une réduction aux adhérents de *l'Union P.-L.-M.*, sont tenus de faire cette réduction aux membres de la famille des adhérents demeurant avec eux et étant à leur charge. Cette réduction qui est fixée à l'avance et qui n'est exigible que sur les paiements au comptant, ne peut en aucun cas se confondre avec celle

1. La publicité de ce catalogue constitue pour la Société une ressource très importante.

que l'adhérent aurait pu obtenir avant de décliner sa qualité de membre de *l'Union P.-L.-M.* Elle doit être consentie par le fournisseur aussi bien sur les réparations que sur les articles en solde ou en liquidation, à moins de stipulations contraires dont les adhérents sont avisés par les soins du Conseil d'administration.

Les réductions consenties par les maisons de commerce particulières sont faites soit directement à l'adhérent, sur présentation de la carte d'identité, au moment du paiement, soit par l'intermédiaire du Conseil d'administration sur le montant des relevés des factures nominatives et acquittées délivrées aux adhérents par ces maisons. Dans ce dernier cas, le trésorier du Conseil d'administration se charge de répartir les escomptes afférents aux factures par l'intermédiaire des actionnaires représentant les adhérents titulaires de ces factures. Les frais d'imprimés occasionnés à la Société par ces répartitions, qui sont faites mensuellement, sont couverts par les fournisseurs, au prorata de leur chiffre d'affaires avec la Société.

A défaut de traités spéciaux, les engagements passés entre les maisons de commerce particulières et le Conseil d'administration sont valables trois ans. Toutefois, en cas de plainte par écrit signée d'un adhérent contre un fournisseur et si ce fournisseur refuse d'accorder la réduction qu'il s'est engagé à con-

sentir, le Conseil d'administration a le droit de prononcer, après enquête, la radiation dudit fournisseur sans que ce dernier puisse réclamer aucune indemnité ni dédommagement quelconque. Le Conseil d'administration informe ses adhérents, par les voies qu'il juge à propos, des radiations de fournisseurs, sans que les radiés aient à se plaindre à ce sujet.

Les adhérents peuvent également se fournir aux magasins sociaux, alimentés par des traités avec des maisons de gros. Ces maisons peuvent, d'ailleurs, être admises à faire des fournitures directes aux sociétaires sans réduction sur leurs tarifs de gros.

Des sociétés comme cette Union P.-L.-M. de Paris, sans capital social, aisément accessibles, indépendantes du concours patronal, sont, sans doute, appelées à un très grand développement.

§ 2. — La coopération de consommation de agents de la Compagnie de l'Est.

Il existe actuellement sur le réseau de l'Est dix-neuf Sociétés coopératives de consommation, fondées par les agents de la Compagnie et jouissant d'une existence autonome.

Pas plus que la Compagnie P.-L.-M., en effet, la Compagnie de l'Est n'a jugé opportun de créer des magasins directement administrés par elle.

Le seul article qu'elle fournisse elle-même à ses agents, — tout comme la Compagnie P.-L.-M. encore — c'est la houille qui, faisant nécessairement l'objet de marchés considérables pour l'alimentation des machines, peut être cédée au prix de revient, dans des conditions sensiblement plus favorables que celles du commerce de détail. Les agents mariés ou chargés de famille sont seuls admis au bénéfice de cette facilité et ne peuvent obtenir respectivement plus de 1.500 kilos par hiver. Le bon de commande est visé par le chef de l'agent intéressé et transmis par un représentant attitré de l'ingénieur en chef du matériel et de la traction aux magasins de ce service, qui doivent faire la livraison.

Ajoutons que la Compagnie, astreignant la plupart de ses agents à porter l'uniforme, leur fournit et leur renouvelle cet uniforme suivant certaines règles de durée, moyennant une retenue mensuelle et obligatoire de 3 0/0 de leur traitement.

Mais ce sont là les seules traces de fournitures patronales : toutes les institutions analogues de la Compagnie reposent sur le principe coopératif. Ce sont les Sociétés de :

Mohon (Ardennes)	1866
Nancy (M.-et-Moselle).	1870
Épernay (Marne)	1883
Is-sur-Tille (C.-d'Or).	1883

Longwy-Bas (M.-et-M.)	1884
Châlons (Marne)	1886
Chaumont (Hte-Marne)	1887
Neufchâteau (Vosges)	1887
Romilly-sur-Seine (Aube).	1888
Troyes (Aube).	1888
Verdun (Meuse)	1889
Vesoul (Hte-Saône).	1890
Longuyon (M.-et-M.)	1891
Amagne-Lucquy (Ard.).	1892
Givet (Ardennes).	1893
Paris (Seine)	1893
Épinal (Vosges)	1893
Bar-le-Duc (Meuse).	1896
Flamboin (S.-et-M.)	1897

Le capital social de ces Sociétés dépassait, en 1905, 950.000 francs, et leur capital de réserve 160.000 francs.

Leurs statuts ne diffèrent pas sensiblement de ceux des Sociétés P.-L.-M. : ce sont des institutions identiques (les unes comme les autres pratiquent le système des commerçants accrédités) qu'embrasse d'ailleurs, comme nous l'avons vu, l'organisation unitaire d'une Fédération commune.

Certains points de jonction des deux réseaux ont des coopératives également accessibles au personnel de l'un et de l'autre — Belfort, par exemple (1898).

Les sociétaires des coopératives de l'Est prennent l'engagement absolu de ne faire d'achats que pour

leurs besoins et ceux de leur famille. En cas de plainte justifiée de la part d'un commerçant, la Société se verrait retirer toute subvention de la Compagnie.

Les règlements ont lieu au comptant ou à terme, le plus souvent en jetons.

La Compagnie de l'Est accorde à ses Sociétés des avantages analogues à ceux que la Compagnie P.-L.-M. accorde aux siennes : subventions trimestrielles selon l'importance des opérations effectuées ; jouissance gratuite, lorsque les circonstances locales le permettent, d'un terrain ou d'un bâtiment pour servir à l'établissement d'un magasin ; des réductions sur les tarifs de transports et des cartes de circulation, valables une fois par semaine, destinées à permettre aux sociétaires ou à leurs femmes de se rendre aux magasins ; enfin, dans certains cas, des avances de fonds, sans intérêts ou à intérêts très faibles, pour faciliter l'organisation des Sociétés.

Elle permet, en outre, officieusement l'encaissement gratuit par ses comptables des créances des Sociétés.

Rappelons que l'institution des commerçants entreposants est spéciale à certaines coopératives de l'Est.

§ 3. — Les coopératives de consommation dans le personnel des Compagnies à économats.

Les coopératives n'ont atteint un développement sérieux que dans le personnel des Compagnies n'ayant pas cru devoir mettre en pratique le système de l'économat. Elles sont très peu importantes et très peu nombreuses sur les réseaux autres que l'Est et le P.-L.-M.

La Compagnie du Nord n'en compte que trois : Somain (Nord), 1874 ; Tergnier (Aisne), 1898 ; Laon (Aisne), 1903.

L'État également : Saintes (Charente-Inférieure), 1883 ; Pons (Charente-Inférieure), 1897 ; Niort (Deux-Sèvres), 1897.

Outre sa boulangerie coopérative de Bordeaux, le Midi possède la Société de Tournemire (Aveyron).

Le personnel de l'Ouest semble n'en avoir fondé aucune, bien que la création de l'économat de cette Compagnie ne date que de 1875.

La coopérative d'Hirson (Aisne), 1892, est commune au Nord et à l'Est ; celle de Bordeaux (1897) est commune au Midi et à l'Orléans ; celle d'Orléans (1901) est commune à l'État et à l'Orléans.

Ce dernier réseau possède des institutions coopératives originales : ce sont les boulangeries constituées sous la forme de Sociétés coopératives civiles

et qui recrutent à l'heure actuelle de nombreux adhérents.

Elles sont au nombre de vingt et une ; leur siège est à Périgueux, Montluçon, Poitiers, Bordeaux, Tours, Nantes, Angers, Vierzon, Brives, Gannat, Coutras, Montauban, Château-du-Loir, Capdenac, Ussel, Saint-Sulpice-Laurière, Bergerac, Orléans, Angoulême, Cahors et Juvisy.

La plupart n'admettent que des employés de l'Orléans, les autres admettent les étrangers. A signaler pour celles d'Angoulême, Cahors, Juvisy et Orléans, une disposition originale et très intéressante : elles peuvent conserver et recevoir dans leur sein les agents renvoyés de la Compagnie pour d'autres faits que ceux portant atteinte à l'honneur.

Toutes ces Sociétés expédient du pain dans les localités voisines.

La Compagnie est étrangère à la gestion de ces établissements, qui sont installés en dehors du terrain du chemin de fer ; mais elle en facilite le fonctionnement, en faisant faire, au moment de la paye mensuelle de son personnel, le recouvrement des sommes dues à la boulangerie par ses agents. Il est bien entendu que ces derniers conservent la liberté la plus absolue de ne pas payer, et c'est, dans ce cas, la boulangerie qui se charge de recouvrer les sommes ainsi refusées.

La Compagnie admet d'ailleurs ces boulangeries,

lorsqu'elles sont exclusivement composées d'agents de la Compagnie, à bénéficier pour leurs transports de pain et matières premières, des tarifs réduits de service applicables aux transports pour le compte de l'économet de la Compagnie (1).

De plus, dans ces dernières années, la Compagnie est venue pécuniairement en aide à un certain nombre de ces boulangeries en leur avançant les capitaux nécessaires pour la construction ou l'amélioration de leurs établissements. Le régime adopté dans ce cas par la Compagnie consiste à ouvrir un crédit aux intéressés, dans les limites d'un maximum fixé à l'avance. Ce crédit est utilisé au fur et à mesure des besoins ; les sommes avancées portent intérêts au taux réduit de 3 0/0 et doivent être remboursées, soit dans un nombre d'années déterminé, soit à raison d'un certain minimum (généralement fixé à 500 fr.) chaque année.

C'est dans ces conditions que des avances ont été consenties aux boulangeries ci-après, savoir :

Boulangerie de Périgueux : Un crédit de 15.000 francs lui a été ouvert en 1892 ; 12.000 francs ont été empruntés et remboursés complètement au mois de juillet 1893.

Boulangerie de Nantes ; Un crédit de 30.000 francs lui a été ouvert en 1893 ; il a été utilisé entièrement

1. Cf. Ch. III, § 4.

et remboursé en totalité à la fin de l'année 1899.

Boulangerie de Coutras : Un crédit de 15.000 francs lui a été ouvert en 1898 et un autre de 5.000 francs en 1899, remboursables tous deux par versements annuels de 500 francs au minimum.

Boulangerie de Bergerac : Un crédit de 15.000 francs a été ouvert en 1898, remboursable dans les mêmes conditions que pour les deux précédentes boulangeries.

Boulangerie d'Orléans : Un crédit de 40.000 francs a été ouvert en 1900, remboursable à raison de 2.000 francs par an.

CHAPITRE III

DE LA SITUATION JURIDIQUE DES ÉCONOMATS DE CHEMINS DE FER

Les économats devant le petit commerce.

La question de la nature et de la situation de droit des économats patronaux a dû d'être posée et résolue à la longue et violente campagne menée contre ces institutions, et presque uniquement contre les économats de chemins de fer, par le grand et le petit commerce.

L'hostilité des commerçants était, *a priori*, acquise à ces manifestations du patronage, en tant qu'effectuant la vente au prix de revient, c'est-à-dire au-dessous des cours du marché, et leur faisant par cela même la plus redoutable des concurrences (1).

1. M. Georges Berry n'affirmait-il pas, le 6 juin 1907, à la tribune de la Chambre, que « le nombre des faillites est de 33 0/0 supérieur dans les villes où existent des économats de chemins de fer » !

On est porté d'ordinaire à opposer à l'action de l'économet les intérêts des seuls petits commerçants et débitants locaux. Il est vrai que le prix de revient des établissements des Compagnies étant grevé, tout aussi bien que celui des commerçants, des frais de personnel, de loyer, et, dans une certaine mesure, des frais de transport, le prix de vente de ces établissements n'est pas très notablement inférieur à celui des *gros* négociants de détail, parce qu'eux-ci, faisant un chiffre d'affaires plus considérable, peuvent se contenter d'un faible bénéfice. Mais si l'on veut bien considérer que tout client perdu pour le petit commerce l'est également pour le commerce de gros et de demi-gros, fournisseur du débitant, et que les gros négociants sont ainsi atteints par incidence ; que, d'autre part, les économats s'approvisionnent d'ordinaire aux lieux de production et ne sont que dans une faible mesure, sinon dans une mesure nulle, les clients du grand commerce, on reconnaîtra que les intérêts de ce dernier sont, en l'espèce, solidaires de ceux du négoce local et que ces deux frères ennemis étaient fondés à se réconcilier devant l'adversaire commun, le magasin patronal, plus attaquant que la coopérative.

La première des plaintes visant spécialement et expressément les économats ou, pour être précis, un économat de chemin de fer, fut soumise en 1863 au tribunal de commerce de la Seine. Elle émanait de

817 habitants du XIII^e arrondissement, tous marchands de denrées alimentaires, bouchers, fruitiers, liquoristes, marchands de vins, exerçant leur commerce aux abords de la gare d'Orléans, et était dirigée contre les magasins de cette Compagnie. Elle portait sur trois griefs : concurrence déloyale, abus des livrets et vente à non-employés. Confirmé par la Cour d'appel, le jugement qui intervint le 13 décembre 1863 est resté la base de la jurisprudence en la matière.

Les réclamations ultérieures du commerce furent portées devant le Parlement. En 1886, une pétition très importante fut déposée par M. Hude, député de Paris, sur le bureau de la Chambre et, le 10 février de la même année présentée au ministre des Travaux Publics par une délégation de la Chambre syndicale des débitants de vins du département de la Seine. Elle portait la signature des principaux membres des bureaux, non seulement de cette organisation, mais aussi des Chambres syndicales des débitants et liquoristes de Paris et de la banlieue, des fruitiers, crémiers, marchands de beurre et œufs, fromages, volailles, poissons et comestibles du département de la Seine, de la boulangerie, de la boucherie, de la charcuterie de Paris.

A la Chambre, cette plainte fit l'objet d'un rapport capital de M. Dejardin-Verkinder, déposé le 2 décembre 1886. Après enquête auprès des Compagnies, le rapporteur concluait en faveur du *statu quo* et

rejetait les conclusions des pétitionnaires. La plainte n'eut d'autre suite que son renvoi aux ministres des Finances et des Travaux Publics.

A ce dernier département, elle fut sanctionnée par un avis également négatif du Comité consultatif des chemins de fer, en date du 20 octobre 1886.

Cette pétition résume d'une façon très complète, avec une netteté qui touche parfois à la naïveté, les griefs du commerce contre les éconômats ; nous ne saurions mieux faire que de la reproduire *in extenso*.

« A Messieurs les Députés, Conseillers généraux
« de la Seine et Conseillers Municipaux de Paris. »

« Messieurs,

« Les soussignés, commerçants et industriels de Paris et des communes limitrophes, confiants dans votre sollicitude pour les intérêts de la Ville et du commerce parisien et suburbain, ont l'honneur de porter à votre connaissance les faits suivants :

« Les Compagnies de chemins de fer suivantes : les Compagnies de l'Est, de l'Ouest, du Nord et d'Orléans font au commerce une concurrence qui s'exerce dans de telles conditions qu'il importe de les signaler à l'opinion publique. Il nous suffira de mettre en lumière les agissements de la Compagnie d'Orléans, qui, alors que les autres Compagnies se contentent d'un commerce restreint, a donné à son commerce l'étendue la plus considérable.

« La Compagnie du chemin de fer d'Orléans, s'éri-geant en commerçant, vend, depuis plusieurs années, à ses employés et ouvriers, les choses nécessaires à leur consommation et à leur entretien, telles que : vin, pain, denrées coloniales, viande, bois, charbon, légumes, salaisons, vêtements, chaussures, etc... Il est ainsi satisfait non seulement aux besoins des employés et ouvriers, mais encore, dans une certaine mesure, à ceux de leurs familles.

« La Compagnie a, en outre, organisé un vaste réfectoire, dirigé par des sœurs, dans lequel huit cents ouvriers environ prennent chaque jour leurs repas.

« On comprend aisément l'immense préjudice que cette concentration de la plupart des branches du commerce et l'industrie au sein de la Compagnie d'Orléans cause aux petits commerçants qui sont établis aux abords de la ligne d'Orléans.

« Nous reconnaissons aisément que la Compagnie a pu être, en principe, guidée dans l'entreprise dont il s'agit par une idée philanthropique, et ce n'est pas à nous qu'il appartient de dire si elle a atteint son but. Mais il est certain que ce système, s'il permet à la Compagnie de tenir son personnel sous sa dépendance, aboutit à l'absorption presque complète du salaire de ce personnel. En effet, sans étudier à fond le mécanisme de ce système, il nous suffira de noter que la base de ce commerce exercé par la Compagnie est la fourniture à crédit jusqu'à concurrence des

trois cinquièmes du salaire mensuel ; le paiement s'effectue, chaque jour, à l'aide de *bons* qui entrent en ligne de compte pour le règlement des salaires. Le résultat le plus clair de cette combinaison est d'assurer à la Compagnie un bénéfice dont, sans elle, profiteraient les commerçants, bénéfice réalisé sur des salaires dont elle n'arrive ainsi à payer, en espèce, qu'une minime partie.

« Il est dès lors permis d'affirmer que l'idée philanthropique qui avait été le point de départ de la combinaison peut être singulièrement conciliée avec l'enrichissement de la Compagnie d'Orléans.

« Cependant, partisans que nous sommes de la liberté du travail, nous n'aurions pas à protester contre le système pratiqué par la Compagnie, s'il ne venait léser injustement les droits des commerçants.

« Il est facile, en effet, d'établir qu'il fausse les règles de la concurrence économique, et crée entre la Compagnie et les commerçants une situation contre laquelle nous protestons, au nom de l'égalité et du respect de la loi.

« C'est ainsi que si la Compagnie a pour le transport des voyageurs et des marchandises un monopole que nul ne songe à lui contester, ce monopole lui permet de recevoir dans ses magasins d'approvisionnement les divers objets qu'elle vend à son personnel, sans que ces objets soient grevés des frais de transport, ce qui lui permet de vendre au-dessous

du cours. Première cause de détriment pour les commerçants limitrophes. Il en est une autre plus grave : la Compagnie exerce les commerces multiples que nous mentionnons plus haut sans payer les diverses patentes correspondant à chacun de ces commerces, ce qui la place dans un état de supériorité commerciale qui est la violation la plus flagrante du principe d'égalité devant la loi.

« Il conviendrait donc, tout au moins, si la Compagnie devait continuer à exercer le rôle de commerçant, qu'elle en supportât toutes les charges. Le débitant de vins est soumis aux prélèvements qu'effectuent les agents du laboratoire municipal, et aux conséquences souvent terribles de ces prélèvements. Nous croyons bien que la Compagnie d'Orléans, qui débite le vin à l'immense clientèle de ses employés et ouvriers, échappe à la surveillance administrative.

« Ainsi donc, nulle égalité entre les multiples commerces exercés par la Compagnie d'Orléans et la situation des commerçants auxquels elle fait cette concurrence aussi redoutable qu'injuste.

« Il est à noter que les commerçants ne sont pas seuls à en souffrir ; la ville, elle aussi, est atteinte profondément dans ses droits et ses intérêts. Outre qu'elle est privée du bénéfice résultant des patentes auxquelles la Compagnie d'Orléans a pu jusqu'ici se soustraire, la ville est également privée des divers impôts que rapporteraient des terrains sur lesquels

on bâtirait si le commerce et l'industrie pouvaient avoir un libre essor. La perspective de ne pas louer les boutiques, faute de commerçants, est peu faite, on en conviendra, pour pousser aux constructions. Or, comment espérer que des commerçants viendront s'établir dans des quartiers où la Compagnie d'Orléans a absorbé à un tel point le commerce et l'industrie qu'elle leur enlèverait sûrement la partie la plus importante de leur clientèle ?

« Ce que nous disons s'applique également aux Compagnies de l'Ouest, de l'Est et du Nord qui vendent des denrées alimentaires, du charbon et des vêtements à leurs employés.

« Messieurs,

« Vous l'avez compris, cette pétition ne nous est pas inspirée par un sentiment de basse rancune. Nous sommes fermement partisans de la liberté du commerce et de l'industrie, de la concurrence qu'elle suscite, mais à la condition que cette liberté s'exerce conformément aux lois, et que cette concurrence soit loyale. Ce n'est pas le cas ici ; voilà pourquoi nous vous supplions de prendre en sérieuse considération la situation anormale que nous a créée la Compagnie d'Orléans.

« Nous espérons, pleins de confiance en votre dévouement pour le peuple, que vous obtiendrez des autorités compétentes, de M. le Ministre du Com-

merce, la suppression des abus que nous vous signalons et la cessation d'une concurrence profondément injuste.

« Recevez, Messieurs les Députés, Conseillers généraux de la Seine et Conseillers municipaux de Paris, l'expression de nos sentiments respectueux. »

Les mêmes chefs d'accusation devaient être repris le 10 mai 1890 par le Syndicat général des Chambres syndicales du commerce en gros des vins et spiritueux. Cette nouvelle plainte insistait tout particulièrement sur l'exemption de patente et surtout les remises de transport. Elle attaquait, en outre, très vivement les tarifs d'abonnement consentis aux éconômats et coopératives de chemins de fer par l'Administration des contributions indirectes et proposait, enfin, la fixation d'un maximum de marchandises pour la consommation de chaque employé. Cette plainte aboutit à un avis du Comité consultatif des chemins de fer, en date du 8 février 1893, favorable à l'institution.

La dernière et plus récente réclamation du commerce émanait du Syndicat des marchands de charbons au détail de Paris et du département de la Seine ; elle remonte à 1905. Adressée au ministre du Commerce, elle ne portait que sur le chef de revente à des tiers par les agents du combustible fourni par les éconômats ; cette réclamation n'a, à notre connaissance, obtenu aucune suite.

Nous nous proposons d'étudier, dans ce chapitre, ceux des arguments des commerçants présentant un intérêt juridique doctrinal. L'accusation de mainmise abusive des Compagnies sur les salaires de leur personnel et partant sur ce personnel lui-même sera plus utilement envisagée au chapitre relatif au rôle économique et social des économats. Nous passons rapidement sur les autres points de discussion.

Il semble d'abord tout à fait abusif de fixer un maximum quelconque aux achats des employés. La question ne se pose même pas pour les coopératives. Quant aux économats, limiter leur vente aux agents serait par cela même restreindre les avantages que ces agents en retirent. D'ailleurs, l'étude de l'organisation et du fonctionnement des magasins nous a montré que la valeur des fournitures faites aux employés est toujours rigoureusement arrêtée à une fraction bien déterminée des traitements et des salaires, de sorte que la limitation réclamée par les commerçants était et reste pratiquée en fait ; pour des raisons tout autres, il est vrai.

L'objection des non-prélèvements du Laboratoire municipal n'est pas beaucoup plus sérieuse. Cette institution de salubrité est, en effet, dirigée contre les fraudes *du commerce* et les coopératives échappent à son contrôle. Or, sans assimiler les économats aux coopératives, on pourrait, à ce propos, faire remarquer que les économats ne font pas le commerce

et ne sont par conséquent pas justiciables des analyses des chimistes municipaux.

D'ailleurs, nous avons vu que tous les éconômats prévoient et pratiquent eux-mêmes l'analyse chimique des comestibles vendus par leurs propres laboratoires. C'était le cas pour l'Orléans, notamment, dès 1886.

Que penser enfin de la remarque concernant les intérêts de la ville, formulée par la pétition que nous avons reproduite ? Quelques lignes écrites à cette époque par le directeur de la Compagnie d'Orléans nous semblent une réponse satisfaisante : « Si, pour
« un motif quelconque, les conditions de la vie matérielle devaient devenir plus difficiles pour ses agents
« en résidence à Paris, la Compagnie, afin de ne pas
« diminuer le bien-être de son personnel, se verrait
« forcée de reporter en province une partie de ses
« travaux et de ne conserver dans la capitale que le
« nombre d'employés strictement nécessaire. La ville
« en général, et le XIII^e arrondissement en particulier, n'auraient rien à gagner à ce résultat. »

Remarquons, d'ailleurs, une fois pour toutes, que la suppression des éconômats patronaux ne sera, que l'abolition des éconômats de chemins de fer ne serait pour le commerce qu'une satisfaction platonique, et que si la majorité du 6 juin 1907 a cru, avec M. Georges Berry, qu'elle faisait les affaires des boutiquiers, elle s'est étrangement trompée. Les éconômats se-

ront, en effet, remplacés tôt ou tard par des coopératives de consommation, et la concurrence que ces Sociétés feront au commerce local et même au commerce de gros ne saurait être moins active ni moins dangereuse que celle des institutions patronales.

§ 4. — Des atteintes portées par les économats au principe de l'égalité commerciale.

La plupart des griefs invoqués par les commerçants dans leurs différentes réquisitions contre les Compagnies se ramènent à celui de concurrence déloyale.

Or, l'analyse de ce délit révèle au premier examen l'existence de trois éléments nécessaires et suffisants :

- 1^o Le préjudice à autrui ;
- 2^o Un fait illicite ;
- 3^o L'intention de nuire.

Envisageons successivement chacun de ces éléments dans ses rapports avec les économats de chemins de fer.

Et tout d'abord, la première condition se trouve évidemment remplie. La vente constante et systématique au rabais est le pivot, la raison d'être des économats ; et cette vente au rabais détourne évidemment des comptoirs des petits commerçants un nombre de clients égal au nombre d'agents participants. Le préjudice est patent.

Mais cette considération ne saurait suffire à justi-

fier les réclamations du commerce. Comment, sous le régime d'individualisme et de libre concurrence qui domine actuellement les rapports économiques, pourrait-on reprocher à un commerçant d'assurer ou d'augmenter son débit par un abaissement des prix de vente ? Il n'y a là qu'un épisode banal de la lutte économique dont les codes de commerce reconnaissent la légitimité et règlent l'exercice. Le second élément, — le caractère illicite, — manque donc aux opérations des économats, qui semblent, en l'espèce, à l'abri de toute critique.

Il convient de serrer ici la question de plus près : « Si le rabais, en soi, n'est pas illicite », dit judicieusement M. Léon Jacques, « il pourrait être la conséquence d'un fait illicite. Par exemple, un économat ne payerait pas la patente à laquelle sont soumis les autres commerçants ; de ce chef, il ferait une concurrence illicite... Mais, dans ce cas particulier, le défaut de paiement de la patente n'est pas illégal (1). Serait-ce encore un fait illicite que la pression exercée par un chef d'industrie sur ses ouvriers pour que ceux-ci se fournissent à l'économat ? C'est une chose dont pourraient se plaindre les commerçants locaux ; et nous pensons que l'action qu'ils intenteraient sous ce motif serait parfaitement recevable,

1. Il le serait maintenant. Ces lignes ont été écrites en 1903.

s'ils parvenaient à démontrer d'une façon certaine que la liberté n'a pas été laissée à l'ouvrier de faire ses achats dans un magasin de son choix, que l'*obligation* lui a été *imposée* d'acheter des denrées à l'économat, alors que cet économat vendrait à des prix égaux ou supérieurs à ceux du commerce local. Cette pression ne se produit pas dans les magasins patronaux de vente au rabais, parce que le patron n'a aucun intérêt à l'exercer. L'économat à rabais, fonctionnant normalement, ne donne lieu à rien d'illicite. »

Le troisième élément, qui rendrait le délit parfait, manque enfin aux ventes des économats, — à savoir l'intention de nuire. La concurrence ne s'exerce pas dans le vide; elle est essentiellement un rapport, qui suppose deux termes, et ne saurait s'exercer que contre un objet bien déterminé, — en l'espèce un commerce similaire. Or, l'objectif des économats est, de toute évidence, — si l'on veut bien nous permettre cet emprunt au vocabulaire métaphysique, — un objectif *interne*; ces institutions n'envisagent, — au moins en principe — que l'intérêt du personnel de la Compagnie, et, en supposant même qu'elles ne fonctionnent pas uniquement *pour* ce personnel, il serait sans doute excessif de prétendre qu'elles sont dirigées *contre* quelqu'un ou quelque chose.

Il convient donc de renoncer à accuser les Compagnies du délit de concurrence déloyale. Mais est-ce bien de ce délit que le commerce fait grief aux Com-

pagnies? Nous ne le croyons pas. Ce que le commerce reproche aux économats, ce n'est pas réellement le caractère délictuel de leur concurrence, c'est bien cette concurrence elle-même. Ce dont il se plaint, c'est de voir les Compagnies, non commerçantes, faire des actes de commerce, ou qui leur semblent tels, — et cela, avec des facultés et des privilèges qui leur assurent sur le marché une supériorité écrasante.

Là, en effet, est le vif de la question : les Compagnies, instituant des économats et assurant leur fonctionnement, font-elles des actes de commerce?

L'acte de commerce suppose, — sans qu'il soit besoin d'entrer dans une analyse détaillée — essentiellement l'idée de lucre, l'esprit de spéculation. Il ne saurait donc exister là où aucun bénéfice n'est et ne peut être réalisé. Or, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par l'étude que nous avons faite des règlements des divers économats, — étude que confirmera celle des prix et des conditions de vente (1), — tel est bien le cas des magasins d'approvisionnements. Les Compagnies ne font, visiblement, aucun bénéfice sur les objets de consommation qu'elles livrent à leurs employés. Elles vendent les denrées au prix qu'elles lui coûtent, augmenté simplement des frais de transport (qui, d'ailleurs, peu-

1. Cf. ch. IV § 3.

vent être nuls), des droits d'octroi, de l'intérêt des sommes employées à la construction et à l'entretien des bâtiments affectés à ce service et des appointements du personnel préposé à l'administration des magasins, etc... Le service de ces établissements fait l'objet d'une comptabilité distincte, et les prix de vente sont fixés de manière à balancer, aussi exactement que possible, les recettes et les dépenses. La différence, d'ailleurs toujours très faible, entre les dépenses et les recettes de chaque exercice, est reportée, le plus souvent, sur l'exercice suivant (1). Il semble bien, décidément, que les Compagnies ne puissent être considérées comme faisant des actes de commerce.

La question ne se posait pas tout à fait dans les mêmes termes avant la loi de 1867, sous l'empire de l'article 37 du Code de commerce. On se demandait moins, en effet, si les Compagnies faisaient ou ne faisaient pas d'opérations commerciales, que si elles avaient le droit d'effectuer des opérations de cette nature. L'objet d'une société anonyme était déterminé et délimité une fois pour toutes par ses statuts, approuvés dans la forme des règlements d'administration publique : toute société anonyme qui entreprenait des opérations d'une nature nouvelle non prévue par les statuts changeait par cela même son objet ;

1. Cf. ch. IV § 4.

c'était en somme une modification aux statuts exigeant une nouvelle autorisation. Telle était bien l'espèce des Compagnies de chemins de fer s'annexant un économat.

Sans perdre de vue cette considération de l'autorisation préalable, la jurisprudence se montra constamment favorable aux prétentions des Compagnies. Sans remonter jusqu'à l'arrêt de la Cour de Paris du 8 avril 1847, ni nous référer à celui de la Cour de cassation du 5 juillet 1865, deux espèces où les économats en tant que tels n'étaient pas en cause, nous citerons le jugement décisif du tribunal de commerce de la Seine en date du 30 décembre 1863, confirmé par arrêt du 14 novembre 1864 et statuant sur la plainte des commerçants d'Ivry :

Attendu que la Compagnie, en fournissant à ses ouvriers et employés attachés à son service des denrées alimentaires et des objets de ménage dont ils peuvent avoir besoin, ne réalise sur ces fournitures aucun bénéfice ; qu'elle est seulement, en vertu d'un pacte de famille et de bienfaisance, le mandataire de ses ouvriers, dans l'intérêt desquels elle fait des achats qu'elle leur cède ensuite au prix de revient...

Ainsi, le tribunal dépassait le point de vue de l'article 37 ; invoquant des considérations de fait, il mettait en lumière le caractère philanthropique des économats pour en établir la légitimité. L'avis du Comité consultatif des chemins de fer rendu le 20 oc-

tobre 1886 sur la réclamation de la Chambre syndicale des débitants de vins de la Seine se rangeait à cette opinion.

Considérant que la Compagnie d'Orléans, en ouvrant à ses employés des magasins d'approvisionnement et des réfectoires, ne fait qu'améliorer le sort de son personnel et par suite son service, et qu'elle ne saurait être considérée comme sortant des limites de la mission qui lui est assignée par ses statuts et son acte de concession,

Que l'administration de ces établissements..... ne porte aucune atteinte au principe de l'égalité commerciale.....

Le nouvel avis du même Comité en date du 8 février 1893 rejetait, pour des raisons identiques, la réclamation du Syndicat national du commerce en gros des vins et spiritueux.

La question paraît, aujourd'hui, définitivement réglée.

Ajoutons que les éconômats existent depuis soixante ans. Or, il est certain que dans les régions où existent des éconômats de chemins de fer, peu de commerçants actuels étaient établis antérieurement à leur création. Les commerçants connaissaient donc l'existence des éconômats et ont payé en conséquence le fonds de commerce dont ils ont fait l'acquisition : ils seraient donc mal venus à se plaindre actuelle-

ment d'une situation qu'ils ont eux-mêmes choisie en connaissance de cause.

§ 2. — De l'abus du livret et de la vente à des tiers.

L'étude détaillée que nous avons faite, pour chaque Compagnie, du livret d'économat, a montré que toutes les précautions sont prises pour éviter l'abus de ce livret, non moins que pour réserver strictement aux seuls coopérateurs le bénéfice des Sociétés de consommation. Nous ne croyons pas avoir à revenir sur cette réglementation, qui atteint d'ailleurs pleinement son but, les infractions à ses dispositions étant tout à fait exceptionnelles. Nous nous bornerons donc à reproduire le jugement du 30 décembre 1863 dans la partie de son dispositif relative à l'affirmation des commerçants d'Ivry, qui prétendaient que les ouvriers se servaient de leurs livrets pour permettre à des personnes étrangères à la Compagnie d'Orléans de s'approvisionner à bon compte aux magasins de denrées et d'habillement.

Les requérants émettaient la prétention de rendre la Compagnie responsable de ces agissements, et invoquaient l'article 1384.

Considérant, dit le jugement, qu'il est établi que la Compagnie a pris toutes les mesures propres à empêcher ses ouvriers d'utiliser leurs livrets au profit de personnes étrangères; qu'elle exerce sur eux une sur-

veillance et un contrôle qui trouvent leur sanction dans le retrait du livret qui est prononcé contre tout individu qui en fait abus ;

Considérant que si, malgré ses soins, il a été commis un certain nombre d'infractions aux règles qu'elle a tracées et dont elle maintient la stricte exécution, la Compagnie ne saurait être rendue responsable de leurs conséquences; qu'en effet les individus qui les ont commises ne sont pas les employés ayant reçu de la Compagnie la mission de distribuer les livrets, les aliments ou les vêtements, mais des ouvriers ou employés, qui, en abusant de leurs livrets, ne font pas évidemment acte des fonctions auxquelles ils sont préposés, et dont, par conséquent, la Compagnie ne doit pas répondre dans les termes de l'article 1384 § 4 du Code civil...

Citons, enfin, la dernière partie de l'arrêt de la Cour de Paris du 14 novembre 1864, confirmant le jugement précité, et ayant trait au reproche qui était fait à la Compagnie d'Orléans par les plaignants d'avoir autorisé le personnel de son économat à délivrer les denrées et marchandises à des clients autres que ses employés et ouvriers. Ce texte est surtout intéressant par l'assimilation qu'il fait de certains fonctionnaires en service à la gare d'Orléans au personnel de la Compagnie :

Considérant que les appelants ne justifient pas jusqu'à présent que la Compagnie a fait des fournitures

à des personnes étrangères à son service; que s'ils signalent, comme ayant reçu des livrets, un certain nombre d'employés des postes, du télégraphe, des contributions indirectes et de l'octroi, il est constant que ces employés subalternes, dont le nombre n'excède pas sept ou huit, sont chargés d'un service spécial et exclusif dans la gare et que la Compagnie a pu les admettre sans abus à jouir des avantages qu'elle a introduits en faveur de ses propres employés. Considérant qu'il est également constant que le couvent des sœurs polonaises n'a jamais reçu aucune fourniture sortant du magasin de la Compagnie, et qu'il est seulement établi que les sœurs de Saint-Vincent-de-Paule, employées au chemin de fer d'Orléans, se chargent de faire et de rapporter dans leur voiture certaines provisions nécessaires au couvent où elles les déposent en revenant de la Halle.

Considérant qu'il est établi que les voitures qui sont désignées comme sortant des magasins pour desservir des personnes étrangères à la Compagnie font, au contraire, exclusivement le service des employés et ouvriers et transportent à leur domicile, constaté par une lettre de voiture, le bois, le charbon et autres marchandises encombrantes que les employés ne peuvent transporter eux-mêmes.

Considérant que l'examen des registres de vente de la Compagnie n'a fourni que la constatation d'opérations régulières et légitimes...

Les prétentions du commerce échouaient donc devant les tribunaux. Elles devaient aboutir devant le Parlement.

§ 3. — De l'exemption de patente.

Le 20 décembre 1890, M. Le Veillé déposait sur le bureau de la Chambre des Députés une proposition de loi tendant à la modification de la législation des patentes. L'article 17 de ce projet portait la disposition suivante : *Sont compris au nombre des patentables les économats de chemins de fer.*

Cette proposition, renvoyée à une Commission, fit l'objet, le 12 juillet 1892, d'un rapport de M. Terrier dans le même sens. M. Terrier, comme d'ailleurs M. Le Veillé, dénonçait la concurrence faite par les économats au commerce et les bénéfices que ces institutions pourraient donner aux Compagnies; il protestait contre l'abus des livrets et la vente à des tiers (accusation dont nous avons fait justice), non moins que contre les tarifs réduits des transports pour le compte des économats et coopératives, question qui sera examinée plus bas.

Le texte proposé par la Commission était le suivant :

Les économats, sociétés coopératives de consommation et syndicats analogues, lorsqu'ils possèdent des établissements, boutiques, emplacements ou magasins

pour la vente ou la livraison des marchandises sont, en raison de ces établissements, passibles de la contribution des patentes.. Ils sont, toutefois, exempts du droit proportionnel pour l'habitation des gérants, directeurs, surveillants et administrateurs.

Ces dispositions furent adoptées littéralement, le 15 février 1893, par le ministre des Finances, dans un projet de loi présenté au nom du Gouvernement, portant également réforme de la législation des patentes. Tous ces textes visaient, bien entendu, les économats et coopératives en général, et non pas seulement ceux de ces établissements spéciaux aux chemins de fer.

Mais le débat va se circonscrire à ces dernières institutions, tout en abandonnant le terrain de la réforme des patentes pour aborder celui de la réglementation des sociétés coopératives.

Au mois d'avril 1893, sur l'initiative de la Commission du travail, le paragraphe suivant fut, en effet, ajouté au projet de loi concernant ces sociétés :

Les économats des Compagnies de chemins de fer, jusqu'au jour de leur transformation en sociétés coopératives de consommation, jouiront des avantages qui leur sont accordés (à ces coopératives) par la présente loi, à la condition de ne se livrer à aucune opération de commerce et de ne procurer aucun bénéfice aux Compagnies. Les économats sont soumis à la surveillance de l'État.

Ce texte est éminemment compréhensif. Les avantages concédés par le projet aux sociétés coopératives de consommation étaient, entre autres, l'exemption de patente ; en leur assimilant, à ce point de vue, les économats, la Chambre se ralliait à l'opinion du ministre des Travaux Publics, M. Viette, qui ne pensait pas qu'on pût frapper ces institutions sans porter un préjudice important aux travailleurs de la voie ferrée.

Le paragraphe posait, en outre, deux conditions à cette immunité fiscale : l'une, purement platonique, souhait et conseil plutôt qu'ultimatum, prévoyait la transformation des économats en coopératives, dans la forme évidemment de celles de l'Est, du P.-L.-M ; l'autre délimitait juridiquement la sphère d'action de ces institutions patronales en leur interdisant toute opération de commerce et, explicitement, tout bénéfice. Il posait enfin le principe du contrôle de l'État. Son importance, au moins doctrinale, était, on le voit, considérable.

Malheureusement, voté par le Sénat, il subit, en seconde délibération à la Chambre des Députés, une modification d'après laquelle les économats de chemins de fer ne devaient bénéficier de l'exemption de patente que *jusqu'au jour de leur transformation, dans le délai d'un an à partir de la promulgation de la présente loi, en Sociétés coopératives de consommation*. La condition devenait impérative, et ce

nouveau paragraphe réalisait par voie indirecte la suppression des économats.

Lorsque le projet revint au Sénat, l'article qui contenait ce paragraphe fut supprimé : la haute assemblée admit que les Sociétés coopératives paieraient la patente, et avec ellés les économats.

Le projet de loi sur les coopératives n'aboutit d'ailleurs pas, précisément à cause de cette question de la patente, sur laquelle les deux Chambres ne purent se mettre d'accord, quel que fût leur désir de donner satisfaction au commerce.

Des sérieuses raisons militaient en faveur de l'exemption. La patente est, dans l'espèce qui nous occupe, la taxation des revenus commerciaux ; or, s'il n'y a pas commerce dans les opérations des magasins, il y a encore moins revenus, et nous savons que les excédents de recettes ne peuvent en aucun cas constituer, dans aucune organisation, des bénéfices pour les Compagnies, qu'ils soient reportés d'exercice en exercice, ou qu'ils profitent aux intéressés sous forme d'abaissement des prix ou de réserve pour le cas de hausse des denrées. Il n'y a donc pas lieu, semble-t-il, à imposition ; la thèse contraire n'en devait pas moins triompher devant le Parlement.

La question, en effet, ne tarda pas à être reprise. En 1895, M. Ribot, ministre des Finances, président du Conseil, déposait sur le bureau de la Chambre un projet de loi tendant à la réforme de la législa-

tion des patentes : M. Georges Berry saisissait, quelques mois après, ses collègues d'une proposition dans un sens analogue. Rapporté par M. Antonin Dubost, ce projet fut incorporé au projet de loi portant fixation du budget de l'exercice 1908. Constamment remanié sur les rapports de M. Merlou à la Chambre, de M. Gauthier au Sénat, il fut, pendant dix ans, renvoyé d'une Chambre à l'autre, jusqu'au vote de la loi du 19 avril 1903, portant réforme de la législation des patentes.

L'article 9 de cette loi contient la disposition suivante :

Les Sociétés coopératives de consommation et les économats, lorsqu'ils possèdent des établissements, boutiques ou magasins pour la vente ou la livraison des denrées, produits ou marchandises, sont passibles des droits de patente au même titre que les Sociétés ou particuliers possédant des établissements, boutiques ou magasins similaires.

Quelques passages du rapport de M. Merlou, en date du 13 juin 1905, montreront dans quel esprit le Parlement a aboli cette exemption très ancienne et très défendable, qu'il avait lui-même consacrée à plusieurs reprises :

« Les Sociétés coopératives de consommation et les économats tendent au même but, savoir : la diminution des prix de revient par la suppression des intermédiaires, ils diffèrent en ce sens que les capi-

taux nécessaires aux acquisitions sont fournis, dans les premières par les associés eux-mêmes, dans les seconds par les établissements qui les ont créés.

« Jusqu'ici, les sociétés coopératives de consommation et les économats ont été traités d'une manière différente, au point de vue de la patente, suivant les conditions dans lesquelles ils opèrent.... Les économats sont actuellement assujettis à la patente ou s'en trouvent affranchis, suivant que les propriétaires peuvent ou non réaliser des bénéfices sur leur gestion. 36 économats, pour lesquels les droits en principal s'élèveraient approximativement à 5.500 francs, sont exempts de la patente ; 38 sont assujettis à cet impôt et payent environ 1.900 francs de droits en principal.

« La raison qui, jusqu'à ce jour, a fait exempter de la patente une partie.... des économats, c'est l'absence de bénéfices. La patente étant, en effet, un impôt sur les bénéfices commerciaux et industriels, là où il n'existe ni intention ni possibilité de réaliser des bénéfices, cet impôt, en principe, manque de base. »

Assimilant ensuite, dans son argumentation, les économats aux coopératives, M. Merlou faisait remarquer que ces institutions, « tout en faisant profiter leurs membres de la diminution des prix de revient résultant de la suppression des intermédiaires, privent l'État des recettes que ces intermédiaires auraient versées au Trésor ; que leurs associés se trouvent

ainsi placés dans une situation privilégiée par rapport aux clients du commerce, lesquels, en même temps que le prix de leurs marchandises, payent une partie de la patente des commerçants; qu'il est juste, dès lors, pour rétablir l'équilibre, de les faire contribuer spécialement aux charges publiques... »

Il faut reconnaître que cet argument, emprunté à la théorie classique de l'incidence de l'impôt, est difficilement réfutable et fait de la question une véritable antinomie. Frapper les éconômats à raison d'actes de commerce qu'ils ne font pas paraît contraire, nous l'avons vu, à ce qu'on pourrait appeler l'esprit de la contribution des patentes; les exonérer, c'est exempter d'autre part les consommateurs, seuls vrais contribuables en l'espèce, d'une charge fiscale à laquelle ils n'ont aucune raison d'échapper.

S'attachant ensuite plus spécialement aux éconômats de chemin de fer, l'habile rapporteur observait que :

« *Si les propriétaires de ces dernières institutions ne réalisent aucun bénéfice direct sur leur gestion, du moins, en diminuant la dépense de leur personnel, ils rendent moins pressante la question des salaires et retirent, par le fait même, un profit indirect de leur création.* (1)

« L'imposition des sociétés coopératives de consom-

1. Cf. nos observations du Ch. IV, § 5.

mation et des éconômats mettra fin aux doléances et aux récriminations du commerce local, et, sans surcharger d'une manière sensible leurs adhérents, elle donnera satisfaction aux principes d'équité qui doivent toujours guider le législateur dans la distribution des charges publiques ».

La loi du 19 avril 1905 n'a en aucune façon atteint le développement des éconômats. Elle n'a abouti qu'à une très minime augmentation de leurs frais généraux, et nous verrons même que quelques Compagnies ont pris la contribution exclusivement à leur charge.

Outre la patente, les éconômats acquittent les autres impôts qui pèsent sur tous les contribuables : licences, droits de circulation sur les boissons (2), contribution foncière sur les locaux occupés, droits d'octroi (3), etc.

Les sommes payées à ces divers titres s'élevaient, en 1900, pour la Compagnie du Midi, à 128.000 francs environ.

§ 4. — Des transports pour le compte des éconômats et coopératives.

Les tarifs perçus par les Compagnies sur les transports opérés pour le compte de leurs éconômats ou

2,3. Cf. *infra*, § 6.

des Sociétés coopératives fondées par leurs agents présentent entre eux d'importantes différences. Nous allons les passer en revue.

Compagnie du Nord. — Les transports des denrées livrées par les fournisseurs pour les magasins ou expédiées par ces magasins aux gares du réseau se font gratuitement en service.

Il n'est fait exception que pour les combustibles, sur lesquels la Compagnie perçoit le demi-transport, que ce transport soit effectué des mines aux magasins ou qu'il ait lieu des magasins aux gares, ou directement des mines aux gares.

En ce qui concerne les rares et peu importantes sociétés coopératives du réseau, elles ne bénéficient d'aucune réduction.

Compagnie de l'Ouest. — Aux termes de l'ordre général n° 2, les transports de comestibles destinés à la consommation des agents sont effectués au prix de 0 fr. 02 par tonne et par kilomètre.

Ce prix est également appliqué au transport des approvisionnements servant à alimenter l'économat établi à Paris ; quant aux articles expédiés par l'économat aux agents, ils sont expédiés franco.

Cette franchise a pour but d'éviter aux agents les conséquences de leur éloignement plus ou moins grand du point qu'on a dû choisir pour y établir l'économat.

Compagnie d'Orléans. — Les transports effectués

pour le compte de son économat sont taxés comme transports en service au prix uniforme de 0 fr. 05 par tonne et par kilomètre.

Toutefois, si le prix de 0 fr. 05 est plus élevé que le prix d'un tarif spécial applicable aux dits transports, la taxe est calculée au prix de ce dernier tarif.

Les mêmes conditions sont accordées aux Sociétés coopératives de consommation qui ont été constituées sur divers points du réseau et composées exclusivement d'agents du chemin de fer.

Compagnie du Midi — Cette Compagnie opère dans tous les cas aux tarifs publics le transport des denrées ou objets à destination de l'économat.

Quant aux expéditions faites par l'économat au domicile des employés ou ouvriers qui s'y fournissent, elles sont effectuées gratuitement, dans le but (comme pour le réseau de l'Ouest) de placer sur le pied d'égalité tous les agents, quel que soit le lieu de leur résidence.

Réseau de l'État. — Le tarif uniforme de 0 fr. 02 par tonne et par kilomètre était appliqué, conformément à la décision ministérielle du 6 avril 1888 qui a approuvé la création d'un économat à La Rochelle, aussi bien pour l'envoi des denrées aux agents consommateurs que pour la concentration à La Rochelle des approvisionnements du dit économat. Mais l'économat, en ce qui concerne la concentration des

denrées au magasin, perçoit actuellement les tarifs publics.

D'ailleurs, et cette précision a son importance, les agents demeurant ailleurs qu'à La Rochelle n'ont pas à supporter directement les frais de transport du magasin de La Rochelle à la gare de destination : ces frais sont à la charge de l'économat et ajoutés aux frais généraux. Il s'ensuit que les prix de vente sont absolument les mêmes pour tous les agents du réseau.

Le tarif uniforme de 0 fr. 02 est également appliqué aux transports de pain et de viande effectués par les boulangeries et les boucheries coopératives.

Compagnie P.-L.-M. — Cette Compagnie consent à ses coopératives, — ou plutôt à celles de ses coopératives qui ne comprennent que ses agents, — des réductions du 1/3 environ sur les taxes de transport.

Les marchandises expédiées par les coopératives d'agents P.-L.-M. à leur adhérents en activité de service ou en retraite et résidant en dehors du centre de la Société sont transportées franco et en grande vitesse s'il s'agit d'un poids inférieur à 100 kilogrammes ; à tarif simplement réduit s'il s'agit d'expéditions dépassant 100 kilogrammes. Les réductions sont réglées trimestriellement sur la production d'un bordereau établi par chaque société coopérative et indiquant le montant des titres de transport reçus par elle pendant le trimestre. Ces pièces sont transmises

au Directeur de la Compagnie qui fixe pour chacune la réduction à accorder.

Compagnie de l'Est. — Les transports effectués au compte des coopératives du réseau bénéficient également de réductions allant du 1/4 au 1/3 de la taxe et en rapport avec l'importance des expéditions.

Nous nous trouvons, on le voit, en présence d'une réglementation très diverse et dont le peu d'homogénéité de Compagnie à Compagnie va même souvent jusqu'à la contradiction. Le Nord, par exemple, accorde à son économat la faveur du transport en service, qu'il s'agisse de concentration au magasin ou d'expédition aux agents consommateurs. L'Orléans ne fait pas non plus cette distinction, qui est au contraire la base de la réglementation de l'Ouest, de l'État et surtout du Midi, où les transports, gratuits absolument dans la seconde hypothèse, ont lieu aux tarifs commerciaux dans la première.

S'agit-il de la discrimination à opérer entre les économats et les coopératives ? Le Nord la fait rigoureusement ; l'État, l'Orléans ne distinguent pas.

S'en tient-on à appliquer aux transports dont il s'agit un tarif uniforme par tonne et par kilomètre ? L'Orléans applique le tarif de 5 centimes, alors que l'État et l'Ouest s'en tiennent au tarif de 2 centimes.

C'est l'anarchie.

L'unification de ces tarifs, par voie d'homologation, serait-elle souhaitable, — et réalisable ?

En réalité, les éléments de la question sont multiples, de par la complexité des conditions de marchés, de fonctionnement des institutions, etc. Indépendamment de ces taxes, en effet, le prix de revient comprend, — outre l'achat, — les débours, les soins à donner aux marchandises, le personnel affecté à ce service, et toutes sortes de faux frais qu'elles doivent supporter avant d'être livrées à la consommation.

Mais la variabilité n'existe pas seulement dans les éléments intrinsèques déterminant le prix de la denrée et le taux de la taxe. Les besoins, par exemple, se modifient selon les régions ; on doit aussi tenir compte de la situation plus ou moins prospère des Sociétés. Il est nécessaire également d'avoir égard à la constitution même des économats et des coopératives. Si l'on voulait plier tous les établissements à la même règle, on s'exposerait à porter une grave atteinte à leur fonctionnement.

Enfin, il paraîtrait aussi difficile d'exiger de certaines Compagnies de plus grands avantages en abaissant le prix des transports, que de demander aux autres le relèvement des prix actuellement appliqués, au détriment des agents qui en bénéficient.

L'unification *par voie d'homologation*, — avons-nous dit. Dans quelle mesure l'intervention de l'administration se justifierait-elle en la matière ?

Les avis à cet égard sont très partagés. On estime

d'ordinaire que ces réductions de tarifs constituent des dispositions d'ordre intérieur, — ordres, instructions et avis, — auxquelles ne paraissent pas devoir s'appliquer les formalités réglementaires d'homologation.

Remarquons, d'ailleurs, que les transports de denrées sont réglés, sur l'État, par une décision ministérielle du 6 avril 1888, et sur l'Ouest par l'ordre général n° 2 qui a été approuvé, les ordres généraux étant soumis à l'homologation.

Mais la portée du débat dépasse cette question de pure forme. L'ordonnance de 1846 est, en effet, très stricte et porte qu' « aucune taxe, *de quelque nature qu'elle soit*, ne pourra être perçue par les Compagnies qu'en vertu d'une homologation du ministre des Travaux Publics ». D'autre part, l'article 48 du cahier des charges décide que la perception des taxes doit se faire indistinctement et sans aucune faveur et que tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Comment concilier ces textes décisifs avec la pratique des réductions non homologuées ? On affirme qu'ils ne s'appliquent qu'aux transports ayant un caractère commercial, et qu'il n'en est pas de même en l'espèce. Soit qu'il s'agisse des transports effectués pour le compte des éconômats, soit qu'il s'agisse des transports effectués par les éconômats à destination

de leurs participants, soit même qu'il s'agisse des transports effectués pour le compte des sociétés coopératives, on est en réalité, en face de transports effectués par les Compagnies pour le compte de leurs employés ou ouvriers et dans le but unique de leur venir en aide.

Il est donc impossible, dans cette théorie, d'assimiler ces transports à ceux qui sont effectués pour le public. On serait mieux venu à les comparer aux transports en service (il portent d'ailleurs ordinairement ce nom) exécutés par les Compagnies pour les besoins de leur exploitation.

D'ailleurs, ajoutent les partisans de cette interprétation, l'article 48 du cahier des charges décide — *in fine* — que ses dispositions ne sont pas applicables aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et les Compagnies dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par les Compagnies aux indigents. Or les Compagnies ont bien la charge d'un service public et, d'autre part, les réductions dont il s'agit entrent dans les mesures diverses prises par les Compagnies pour améliorer le sort de leurs agents, comme par exemple les allocations aux caisses de retraite, de secours et de prévoyance, ou encore les permis et réductions de tarifs consentis par chaque Compagnie à ses agents et à ceux des autres compagnies. On fait même remarquer, à ce propos, que le transport

gratuit des personnes n'ayant jamais donné lieu à aucune réclamation, il peut paraître étrange qu'on s'élève contre le transport des aliments et des objets nécessaires à la vie, dans des conditions sensiblement analogues.

Il ne s'agit donc là, en définitive, que l'un des cas particulier des relations entre patrons et ouvriers, d'ordre essentiellement intérieur, dans lequel toute intervention de l'État, en restreignant la bienveillante initiative des Compagnies, risquerait d'amoin-drir par cela même les avantages effectifs que le prolétariat des chemins de fer retire de ces institutions.

C'est l'opinion à laquelle s'est rangé le Comité consultatif des chemins de fer, dans son avis rendu le 8 février 1893 à propos de la réclamation du Syndicat général des vins et spiritueux en gros, sur un rapport aussi élevé d'inspiration que nourri d'arguments de M. Cotelle.

En ce qui nous concerne, nous considérons les textes précités comme absolument formels. « Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit », dit l'ordonnance de 1848, et ceci semble avoir trait aussi bien à ces tarifs *sui generis* qu'on pourrait dénommer *tarifs de bien-faisance* qu'aux tarifs commerciaux.

On nous parle de la non applicabilité de l'article 48 aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et les Compagnies *dans l'intérêt des services publics*. Or, outre que l'expression « les services pu-

blics » désigne d'ordinaire les diverses administrations et paraît devoir être interprété *stricto sensu*, nous ne voyons nullement dans les réductions consenties l'effet d'un traité entre le Gouvernement et les Compagnies ; tout au contraire, c'est l'homologation elle-même qui seule, à notre avis, serait susceptible de leur donner ce caractère. L'argument se retourne donc contre les partisans des tarifs libres en matière d'économats.

Une autre raison d'un très grand poids milite en faveur de l'homologation : la nécessité de sauvegarder les intérêts de l'État en matière de garantie d'intérêts (1). Le prix de revient des transports non payés, ou payés au-dessous de ce prix, peut augmenter la charge publique et léser les contribuables.

1. La question ne se pose pas de la même façon en ce qui concerne le déficit possible (bien que très rare) des économats de chemins de fer. Les conventions disposent que, pour être admises au compte d'exploitation, les dépenses doivent être des dépenses utiles à l'exploitation. On range facilement parmi ces dernières les secours aux ouvriers et employés, les subventions aux écoles, les allocations à certains établissements philanthropiques, toutes charges susceptibles d'améliorer le sort des agents et de faciliter leur recrutement. La commission de vérification des comptes des Compagnies a, toutefois, estimé que, dans les économats, les recettes devaient couvrir les dépenses, et que le déficit, s'il se produisait, ne pouvant être assimilé aux charges utiles de l'exploitation, ni figurer au compte de garantie, devait être supporté par les seuls actionnaires.

« Ce n'est pas sans raison », dit excellemment M. Léon Jacques, « que les commerçants, auxquels « on ne fait pas la moindre remise sur le prix du « transport, se plaignent d'être ainsi constitués en « état d'inévitable infériorité pour la vente. Et le com- « ble, c'est que le commerçant, frappé dans ses affai- « res par une telle concurrence, acquitte, en aidant, « comme contribuable, à constituer les millions de la « garantie d'intérêts, une fraction des prix de transport « dont les produits vendus par l'économet sont « exemptés. Il ne semble pas juste que l'on contrai- « gne des gens à soutenir ainsi de leurs propres de « niers la concurrence sous laquelle ils succombent. »

Nous devons reconnaître que les partisans eux-mêmes des tarifs libres ne se dissimulent pas ce danger. L'Administration pourrait, d'après eux, élever la voix, s'il résultait de l'examen des comptes des Compagnies que les sacrifices consentis par elles du chef des transport de denrées au compte de leur personnel seraient excessifs ; mais il y a là, — ajoutent-ils souvent, — une question de surveillance générale plutôt que d'autorisation préalable. Nous contestons encore ce point de vue. Supposons que la « surveillance générale » et « l'examen des comptes » aient révélé l'abus dont il s'agit : de quelle façon l'Administration y mettra-t-elle fin ? Au moyen d'une élévation des tarifs, qui nécessitera, bien entendu, la signature ministérielle ; en sorte que le résultat sera le même

que sous le régime de *l'autorisation préalable* ; mais le mal aura été fait.

Cette considération de la garantie d'intérêt nous paraît capitale.

Abordons enfin le point délicat, le « nerf caché » de la question. C'est au nom du caractère philanthropique des réductions consenties qu'on voudrait en écarter la nécessité de l'homologation. Mais l'État nous a-t-il donné le droit de croire sérieusement qu'il refusera son visa aux mesures par lesquelles les Compagnies cherchent à pallier par des fournitures à bon compte à la gêne résultant pour leurs agents de l'exiguïté des traitements ? Sera-t-il donc un si mauvais juge des facultés et des besoins du prolétariat de la voie ferrée ? Ne pourra-t-il pas concilier ces préoccupations humanitaires avec le légitime souci de la bonne gestion des deniers public et même, si l'on y tient absolument, avec les intérêts du petit commerce, cet autre prolétariat ?

Et comment les partisans des tarifs libres, invoquant le caractère public du service assuré par les Compagnies et voulant faire profiter les réductions du dit caractère *public*, ne s'aperçoivent-ils pas que l'affirmation de ce caractère est le meilleur argument en faveur de l'intervention de l'État, dont la signature nous semble requise de droit pour toute mesure, même de bienfaisance, tendant à assurer le meilleur fonctionnement d'un service intéressant la collectivité ?

Sans avoir le souple et merveilleux doigté de l'intérêt personnel dans le jeu de la concurrence, l'Etat n'en serait pas moins capable d'approuver l'organisation effective des transports des éconômats et coopératives, sans que l'initiative des Compagnies eût à en souffrir. Ainsi, en ce qui concerne la question si controversée de l'unification, ne pourrait-on pas trouver, dans la taxe de 2 centimes actuellement en vigueur sur l'Ouest et l'État, un tarif général acceptable basé sur le prix de revient moyen, et d'ailleurs considéré presque unanimement comme le tarif normal, pour les transports de cette nature ?

§ 5. — Les éconômats au point de vue fiscal.

La question a été posée par l'Administration de l'Enregistrement de savoir si les envois des marchandises des éconômats aux agents ainsi que l'expédition et la réexpédition des paniers vides destinés à recevoir les commandes devaient donner lieu à la délivrance de récépissés dûment timbrés, conformément aux prescriptions de l'article 10 de la loi du 13 mai 1863.

Aux termes de cet article, les récépissés que les Compagnies sont tenues de délivrer aux expéditeurs, — récépissés passibles du droit de timbre, — doivent énoncer la nature, le poids et la désignation des colis, les nom et adresse du destinataire, le

prix total du transport et le délai dans lequel ce transport doit être effectué.

L'Administration s'est prononcée pour la négative, par une solution du 21 novembre 1894 (*Revue pratique de l'Enregistrement, des Domaines, du Timbre, et des Hypothèques*, t. VI, art. 3928).

Dans son opinion, les chefs de gare ou de station agissent comme représentants de l'économet et les mesures qu'ils sont obligés de prendre pour procurer aux agents les marchandises réclamées ne sont que de simples faits de service. Il lui apparaît, dès lors, que toute cause manque à l'application de la loi de 1863, puisqu'il ne saurait exister de contrat de transport du moment où l'expéditeur, le transporteur et le destinataire ne constituent qu'une seule et même personne.

Étant donné, en effet que dans la réalité des choses, les transports, tant à l'aller qu'au retour, sont effectués au nom et pour le compte des Compagnies et que les agents, auxquels les marchandises sont destinées, restent étrangers aux mesures prises pour la livraison de ces marchandises, il est bien certain qu'il s'agit de transports de service et que la loi de 1863 n'est pas susceptible de recevoir son application.

La question s'est également posée pour les coopératives.

Pendant longtemps la Compagnie d'Orléans trans-

porta gratuitement les envois de pain que les boulangeries coopératives, composées en presque totalité ou en totalité d'agents de la Compagnie, faisaient à leurs adhérents sur la ligne; il était seulement prélevé au profit de la Compagnie un droit de 0 fr. 10 par envoi ; le timbre de récépissé de 0 fr. 35 n'était pas perçu.

L'attention de l'Administration de l'Enregistrement fut finalement attirée sur cet état de choses, et par lettre du 15 novembre 1906, le Directeur départemental de la Creuse invita la Compagnie à soumettre les boulangeries coopératives au droit commun, ce qui fut fait.

Toutefois ces modestes sociétés, ne pouvant supporter les frais supplémentaires de 0 fr. 70 (aller et retour) pour des envois minimes, demandèrent et obtinrent, par l'entremise de la Compagnie, l'assimilation complète de leurs transports à ceux de l'économat du réseau, à condition qu'elles fussent exclusivement composées d'agents ou d'anciens agents de la Compagnie. La Compagnie, au lieu de se borner à prendre livraison du pain à expédier, se substitue effectivement à cette société au moment de la livraison, se charge de l'envoi, de la distribution des marchandises et du recouvrement des prix.

L'un des arguments favoris du commerce, dans ses plaintes contre les économats de chemins de fer, porte sur les prétendues faveurs dont ces établisse-

ments seraient l'objet, de la part de l'Administration des contributions indirectes.

Voyons ce qu'il convient d'en penser.

Dans les économats, des boissons sont généralement tenues à la disposition des agents qui peuvent, soit les consommer sur place, dans les réfectoires, soit se les faire livrer à leur domicile.

Au point de vue des droits et formalités de régie, les Compagnies, sauf une exception dont il sera parlé plus loin, sont placées sous le régime du droit commun.

Les opérations des économats fonctionnant dans les diverses Compagnies ne sont pas identiques. Il s'ensuit que le régime fiscal appliqué varie suivant les établissements.

Compagnie du Nord. — Le magasin général de l'économat, situé dans l'intérieur de la gare du Nord-marchandises, ne fournit aux employés de la Compagnie de boissons d'aucune sorte. Il n'est donc pas soumis à la licence.

Le sucre, n'étant livré que par quantité inférieures à 25 kilogrammes, est également affranchi des formalités édictées par la loi du 29 juin 1907.

Le service des contributions indirectes n'intervient dans les magasins de l'économat que pour l'exercice d'un dépôt de sels dénaturés qui a été accordé à la Compagnie.

Compagnie d'Orléans. — L'économat de la Com-

pagnie installé dans Paris livre au personnel des boissons au détail. Il acquitte, pour ce magasin, une licence de débitant.

L'économat possède, en outre, à Choisy-le-Roi, un magasin de gros (vins et spiritueux) exercé par le service local dans les mêmes conditions que les établissements exploités par des particuliers.

Compagnie de l'Ouest. — L'économat possède à l'intérieur de Paris un magasin soumis à une licence de débitant de 4^e classe.

Il a installé, en outre, dans la gare des Batignolles, une cave approvisionnant les agents de province et le dépôt de Paris. Bien que située dans l'enceinte de Paris, cette cave est considérée comme étant en dehors du rayon de l'octroi. Elle est d'ailleurs placée, au point de vue fiscal, sous un régime d'exception.

En ce qui concerne la licence, l'économat est considéré comme marchand en gros ambulant et paye une licence trimestrielle, établie d'après l'importance des sorties.

Les réceptions des vins donnent lieu à une déclaration de transit (1) et sont inscrites sur un portatif

1. Ce régime a été critiqué par l'inspection des finances qui a fait remarquer, d'une part, qu'il est irrégulier que la Compagnie soit transitaire de boissons dont elle est destinataire et dont le transport est terminé ; d'autre part, que les boissons emmagasinées à la gare des Batignolles sont l'objet de manipulations incompatibles avec le régime du transit.

De son côté, depuis 1885, l'Administration a insisté à diver-

spécial où sont portées les sorties effectuées en vertu d'expéditions régulières. Ces boissons sont, en outre, suivies à un compte de gros ordinaire ; des recensements sont effectués tous les trois mois et, en fin d'année, les manquants sont frappés, sans aucune déduction, du double droit de circulation (comme manquants sur acquits) (1).

Quant aux droits d'octroi, ils sont acquittés par les économats dans les conditions les plus régulières.

Les Compagnies, notamment celles du Nord et de l'Orléans, prennent toutes les précautions possibles pour éviter les fraudes. L'économat du Nord, qui acquitte mensuellement les droits, délivre à ses agents des *bulletins de sortie* que ces derniers remettent aux préposés de l'octroi ; ils n'ont, ainsi, rien à payer. Le bulletin de sortie comprend deux parties

ses reprises pour que la Compagnie de l'Ouest rentre dans la règle et établisse le siège de son économat hors de Paris. La Compagnie a promis de se conformer à cette invitation ; mais jusqu'ici la question n'a pas reçu de solution.

1. Rien à signaler en ce qui concerne les rapports de l'Administration des contributions indirectes avec les coopératives du P.-L.-M.

Par application de l'article 9 de la loi du 6 août 1905, la coopérative parisienne de l'Est est soumise aux exercices, comme marchand en gros de vins. Elle est, en outre, imposée pour le magasin de détail, qui est séparé de celui de gros, à une licence de débitant.

identiques, portant toutes deux l'indication des denrées et articles soumis aux droits ; l'une, signée du garde-magasin, est remise à l'agent ; l'autre reste à l'économet (1).

1. La déclaration du contenu des wagons-magasins aux octrois des localités desservies est faite sur une feuille signée par l'ingénieur chargé des approvisionnements et des magasins.

CHAPITRE IV

DU ROLE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DES ÉCONOMATS DE CHEMINS DE FER

§ I. — Clientèle et mouvement des affaires

Aux derniers chiffres connus (1), le nombre des clients des éconômats était :

Pour la Compagnie de l'Ouest, 8.000 sur un nombre total de 40.000 employés et ouvriers, soit 20 0/0 ;

Pour le réseau de l'État, 8.500 sur un personnel de 11.730 agents, soit 72,46 0/0 ;

Pour la Compagnie du Midi, 11.000 sur un personnel de 15.000 agents, soit 73,66 0/0 ;

1. Ces chiffres et les moyennes correspondantes ne sont donnés que sous toutes réserves : nous n'avons pu en effet nous procurer pour toutes les Compagnies les chiffres de 1906 ; certains de ceux dont nous faisons état remontent même à plusieurs années. Nous ne croyons pas que le ministère du Travail, dans son enquête actuellement en voie d'achèvement, ait été mieux renseigné que nous.

Pour la Compagnie du Nord, 33.591 sur un personnel de 45.560 agents, soit 73,80 0/0.

Pour la Compagnie d'Orléans, 29.700 sur un personnel de 33.200 agents, soit 89,45 0/0.

Si l'on envisage globalement les cinq réseaux intéressés, on obtient le chiffre de 90.791 clients des éconômats sur 144.421 agents, soit une proportion générale de 62,71 0/0.

La clientèle des éconômats a suivi jusqu'à ce jour une progression constante, tant pour l'ensemble des Compagnies que pour chaque réseau en particulier. Le Nord, par exemple, n'avait que 14.735 livrets d'éconômats en 1885, et 20.000 en 1897 ; la proportion était de 41 0/0 en 1885, de 50 0/0 en 1907, de 69 0/0 en 1900.

Même progression dans le chiffre des demandes adressées aux éconômats, mais avec moins de régularité. Ainsi, aux magasins de l'État, de 38.000 en 1889 et 75.000 en 1894, ce chiffre passe brusquement à 108.000 en 1895. Il reste à peu près stationnaire jusqu'à 1902 (119.000), puis accentue son ascension continue jusqu'en 1905 (142.000) et 1906 (147.396 demandes).

Le mouvement annuel des ventes faites par les éconômats est :

Pour la Compagnie de l'Ouest, de 1.126.407 francs ;

Pour le réseau de l'État, de 1.752.031 fr. 79 ;

Pour la Compagnie du Midi, de 2.314.000 francs ;

Pour la Compagnie d'Orléans (1), de 5.218.256 francs;

Pour la Compagnie du Nord, de 6.977.389 fr. 62 ;

Soit, au total, 17.388.084 fr. 41.

Les variations de ces chiffres de vente n'ont pas toujours été dans le sens de la progression. Ainsi la Compagnie d'Orléans, qui accuse en 1902 un mouvement d'affaires de 5.218.256 francs dont 3.179.910 fr. pour ses magasins de denrées et 2.038.346 francs pour ses magasins de vêtements, accusait en 1897 une vente de 6.166.000 francs. De même, le chiffre d'affaires de l'économat du Midi était de 2.690.000 fr. en 1904 ; il n'était plus que de 2.367.000 francs en 1905, pour tomber en 1906 au chiffre de 2.314.000 fr., en diminution de 158.000 francs par rapport à celui de 1897.

Le mouvement des ventes de l'Etat et du Nord, au contraire, n'a pas cessé de s'accroître. Il ne se montait, pour l'État, qu'à 600.000 francs en 1889 ; il était de 1,185.871 francs en 1897, de 1.400.000 francs en 1902, enfin de 1.752.031 fr. 79 en 1906. Pour le Nord, où il a atteint 6.977.389 fr. 62 en 1906 (dont 1.253.144 fr. 47 par le seul magasin de La Chapelle), il n'était en 1897 que de 4.000.000 de francs.

1. La boulangerie de Paris gérée par cette Compagnie livrait, en 1902, 908.942 hilogrammes de pain, soit une valeur de 222.940 francs. La boucherie a débité, la même année, pour 145.225 francs de viande,

Quoi qu'il en soit, d'ailleurs, le chiffre général des ventes, qui n'était que de 15.949.650 francs en 1897, a augmenté de 1.438.434 francs en un laps de dix années. C'est là une évaluation approximative, car nous n'avons pas les plus récentes statistiques.

La moyenne des achats faits annuellement par chaque agent se monte :

Pour la Compagnie de l'Ouest, à 140 fr. 80 ;

Pour la Compagnie d'Orléans, à 173 fr. 90 ;

Pour le réseau de l'État, à 206 fr. 12 ;

Pour la Compagnie du Nord, à 207 fr. 71 ;

Pour la Compagnie du Midi, à 210 fr. 35.

Soit, pour les cinq réseaux, une moyenne d'achats de 191 fr. 50 par agent (1).

Comparons ces différentes données statistiques sur les éconômats à celles que nous avons sur les coopératives.

Les sociétés de consommation de la Compagnie P.-L.-M. ont 18.333 affiliés pour un personnel total de 70.000 employés et ouvriers, soit 26,10 coopérateurs pour 100 agents.

Les sociétés de la Compagnie de l'Est ont 12.634 adhérents pour un personnel total de 36.500 agents, soit une proportion de 33,90 0/0.

1. Cette moyenne est, en général, plus élevée à l'étranger; elle atteint 638 fr. 47 pour l'éconômât de la Compagnie de Riazane-Ouralsk (Russie).

Les deux Compagnies intéressées ont donc 30.967 coopérateurs pour un personnel de 106.500 agents, soit une proportion moyenne de 29 0/0; cette proportion est, nous l'avons vu, de 62,71 0/0 en ce qui concerne les éconômats: c'est plus que la différence du simple au double en faveur des éconômats.

Le mouvement annuel des livraisons des coopératives s'élève, d'autre part:

Pour la Compagnie P.-L.-M., à 7.127.621 francs (1), soit une moyenne de ventes de 388 fr. 84 par sociétaire;

Pour la Compagnie de l'Est, à 6.123.826 francs, soit une moyenne par sociétaire de 484 fr. 70.

Les sociétés de l'Est et du P.-L.-M. réalisent donc un chiffre d'affaires total de 13.251.447 francs.

La moyenne générale pour les coopératives des deux Compagnies est de 427 fr. 92 par sociétaire; elle a été évaluée pour les éconômats à 191 fr. 50 par agent; la supériorité des sociétés de consommation ici est très apparente; elle l'est beaucoup moins, si on a égard, dans l'établissement de ces chiffres, non au nombre des agents affiliés ou clients, mais au nombre de tous les employés et ouvriers des Compagnies. La moyenne individuelle devient en effet de 124 fr. 43 par agent des deux Compagnies à coopé-

1. Dont environ 2 millions 1/2 d'emplottes chez les commerçants accrédités ou entreposants.

ratives (1), alors qu'elle est de 120 fr. 40 par agent des cinq compagnies à économats.

§ 2. — Des denrées.

Les denrées inscrites aux catalogues des cinq économats ne diffèrent pas très sensiblement de Compagnie à Compagnie. Ce sont principalement les articles alimentaires et de ménage de première nécessité.

Nous distinguerons :

1° *Le combustible*. — Nous avons étudié le mécanisme des commandes et des livraisons de la Compagnie du Nord. Cette fourniture, la plus naturelle que les Compagnies puissent faire à leur personnel, fut aussi la première en date et éveilla de bonne heure les susceptibilités du commerce.

2° *L'épicerie*. — Les économats fournissent :

Les denrées coloniales ;

Les matières grasses (huiles, savons, bougies) ;

Les salaisons ;

1. Les caractéristiques des coopératives étrangères de chemins de fer semblent être une moindre proportion d'affiliés et d'importantes sociétés en petit nombre. Ainsi, l'Administration de l'État autrichien compte 15.000 coopérateurs et seulement 5 sociétés pour un personnel de 90.000 agents.

Comme pour les économats, la moyenne d'achats par sociétaire est plus élevée à l'étranger qu'en France (1.691. fr. 11 pour la coopérative unique de l'Administration du chemin de fer du Vladicaucase).

Les conserves (viandes, légumes, poissons) ;

Les légumes secs ;

Les pâtes alimentaires ;

Les confitures et fruits ;

Les biscuits.

3° *Les articles de ménage.* — Les agents trouvent aux magasins d'importants rayons de blanchissage, de broserie, de nettoyage, de toilette, etc.

4° *Les vins et boissons.* — Ces fournitures ne sont pas faites sur le réseau du Nord. Partout ailleurs le vin, blanc ou rouge, se débite en fût ou à la bouteille. L'économat du Midi n'approvisionne pas de bière.

Les magasins de l'État ont vendu en 1906 15.659 hectolitres de vin rouge et 1.218 hectolitres de vin blanc.

5° *L'habillement.* — Les Compagnies ayant un magasin de vêtements (Orléans, Midi), délivrent des chaussures, des confections, de la bonneterie, de la literie, des étoffes, de la lingerie, de la draperie, du blanc et des rouenneries, de la toilerie, des flanelles et doublures, des parapluies, ombrelles, gants, couvertures, etc.

L'économat du Nord, qui ne possède pas de magasin d'habillement, n'en vend pas moins des vêtements d'atelier.

L'économat de l'État possède un rayon très étendu d'ombrelles et de chaussures.

Chaque catalogue révèle des particularités de détail. Ainsi, l'économat de l'Orléans délivre deux fois

par semaine du poisson de mer frais. Celui du Nord fournit ses clients, aux environs de Paris, de denrées maraîchères telles que beurre frais, œufs et légumes.

Celui de l'Ouest enfin vend jusqu'à des biberons et les magasins de l'Orléans cèdent des machines à coudre (1).

Une nomenclature de toutes ces denrées, de tous ces objets en approvisionnement est communiquée périodiquement (tous les deux mois, tous les six mois, etc.) à la clientèle de chaque économat et affichée dans les magasins.

Les marchandises sont achetées, autant que possible, aux lieux de production et de préférence dans les localités desservies par le réseau intéressé, ce qui peut d'une part assurer des arrivages fréquents de marchandises fraîches et, d'autre part, diminuer singulièrement les frais généraux en restreignant le coût de transport.

Les achats de vins de l'économat de l'Orléans, par exemple, sont effectués, pour la plus grande partie, dans le Midi de la France. D'après la *Notice* consacrée par la Compagnie aux institutions qu'elle a fondées en faveur de son personnel, « la qualité des « denrées est toujours bonne, sans jamais atteindre

1. La Compagnie de Riazane-Ouralsk (Russie) vend des montres ; celle du Saint-Gothard (Suisse) vend du tabac et de la parfumerie.

ce qu'on peut appeler la *qualité de luxe* ». Nous avons pu personnellement, apprécier, en visitant les magasins de La Chapelle, l'excellence des produits débités par l'économat de la Compagnie du Nord.

L'administration des économats n'achète d'ailleurs qu'à bon escient et en s'entourant de toutes les garanties désirables. Nous avons mentionné la Commission d'expertise de l'État, le rôle du laboratoire dans les marchés de l'Orléans, etc. Aux magasins du Midi, le vin et les denrées sont également examinés au laboratoire de la Compagnie, puis dégustés par des courtiers assermentés ; de même les draps pour vêtements, les étoffes, les toiles et le cuir des chaussures sont l'objet d'essais techniques.

Une des meilleures garanties de la bonne qualité des denrées débitées par les économats est dans l'activité même des affaires et le renouvellement fréquent des approvisionnements. L'importance de la vente par article a fait l'objet, à la Compagnie du Nord, d'instructives statistiques.

Les dix articles les plus demandés, sont, dans l'ordre : 1° le café (966.216 francs par an) ; 2° le beurre (725.135 francs) ; 3° le chocolat (511.200 francs) ; 4° le sucre (466.708 francs) ; 5° le savon (443.602 francs) ; 6° les huiles comestibles (230.428 francs) ; 7° les légumes (176.208 francs) ; 8° les biscuits (172.176 francs) ; 9° les pâtes alimentaires (169.446 francs) ; 10° les

salaisons (165.387 francs). Viennent ensuite, toujours dans l'ordre d'importance de la vente, les conserves de poissons, le saindoux, les condiments, les fromages, les confitures, le pétrole, les vêtements de travail, les fruits secs, la broserie, l'amidon, les eaux minérales, la chicorée, la bougie, le thé (30.339 francs); puis 30 articles divers représentant d'ailleurs ensemble la somme de 619.236 francs.

Les statistiques du Nord ont également établi, d'après ces chiffres, la consommation moyenne mensuelle d'un agent. Elle est, pour le café, de 2 fr. 42; pour le beurre, de 1 fr. 80; pour le chocolat, de 1 fr. 25; pour le sucre, de 1 fr. 13; pour le savon, de 1 fr. 11; pour les huiles, de 0 fr. 61; pour les légumes, de 0 fr. 45; pour les biscuits, de 0 fr. 43; pour les pâtes alimentaires, de 0 fr. 42; pour les salaisons, de 0 fr. 40, etc... Il serait intéressant de se livrer aux mêmes calculs sur les magasins des autres Compagnies.

Comme ceux des économats, les achats des Sociétés coopératives de chemins de fer ne se font qu'en gros et, autant que possible, aux sources. En outre, pour favoriser l'essor des coopératives de production elles s'approvisionnent chez ces Sociétés des objets fabriqués ou vendus par ces dernières. Elles étendent la même préférence aux maisons pratiquant à l'égard de leur personnel la participation aux bénéfices. Il y a là une règle de conduite qu'elles ne

transgressent pas volontiers et qui ne peut que donner les meilleurs résultats.

Enfin quelques coopératives P-L-M. fabriquent elles-mêmes certaines denrées, comme la charcuterie et les salaisons.

La liste des marchandises fournies par les coopératives, au moins pour les plus importantes d'entre elles, est beaucoup plus étendue que la liste de celles vendues par les économats : on peut dire qu'elle comprend tout ce qui est nécessaire aux besoins d'un ménage : nourriture, habillement, chauffage, et n'exclut pas systématiquement les articles de demi-luxe, tels que parfumerie, ganterie, articles pour fumeurs.

Mais cette abondance et cette variété de fournitures sont encore augmentées par le système des commerçants accrédités, avec lesquels les Sociétés traitent annuellement pour une foule d'articles. La Société de Grenoble, par exemple, fait ainsi appel aux pâtisseries et confiseurs, aux magasins de meubles, aux bijoutiers, aux modistes, aux relieurs et encadreurs, etc...

§ 3. — Des prix.

De même que la nature des denrées, les prix sont, dans toutes les organisations, affichés dans les maga-

sins et publiés dans des tarifs distribués périodiquement.

Ces prix, nous l'avons vu, sont fixés, en ce qui concerne le réseau de l'État, par la Commission administrative sur la proposition du chef du service de l'économat. Le même rôle incombe à la Commission chargée par la Compagnie de l'Ouest de cette administration. Il revient, dans les autres Compagnies, aux ingénieurs des approvisionnements chargés, à des titres divers, de la gestion des magasins.

Sur quelles bases a lieu la fixation des prix ?

En règle générale, ils s'obtiennent en ajoutant au prix de revient le montant des frais (1), qui s'appellent frais généraux sur les réseaux de l'État et de l'Orléans, frais de gestion sur celui du Midi, etc.

Le prix de revient a, généralement, pour base le montant net des factures des fournisseurs, auquel on ajoute, s'il y a lieu, les frais de transport et autres jusqu'à l'entrée en magasin.

Quant aux frais généraux ou de gestion, leur énu-

1. La règle est la même pour les économats étrangers. Celui de l'Administration des chemins de fer de la Colonie du Cap effectue cependant ses ventes au prix d'achat, les frais généraux étant couverts par une retenue de 5 0/0 sur le montant des factures des fournisseurs. Celui de la Compagnie du Saint-Gothard vend purement et simplement au prix de revient, sans majoration.

mération varie avec les réseaux. Voici celle des chemins de fer de l'État :

- 1° Les traitements du personnel prévu au cadre ;
- 2° Les salaires des manœuvres ;
- 3° Les indemnités de déplacement ;
- 4° Les gratifications et secours ;
- 5° Les dépenses d'imprimés et de fournitures de bureau ;
- 6° L'éclairage et le chauffage ;
- 7° L'entretien et les grosses réparations des magasins ;
- 8° L'entretien et le renouvellement du mobilier, du petit matériel et de l'outillage ;
- 9° Les frais de transport sur le réseau des fournitures livrées aux agents ;
- 10° Les contributions de toutes natures ;
- 11° Les dépenses diverses (loyer, frais d'emballage, etc...)

L'énumération des frais de gestion de la Compagnie du Midi, par exemple, coïncide sensiblement avec la précédente. Il y a pourtant des différences importantes. Ainsi, l'État, de même d'ailleurs que l'Orléans, fait entrer dans sa liste les dépenses de transport des livraisons aux agents du réseau ; le Midi spécifie expressément que ces frais restent à la charge de la Compagnie.

L'État inscrit aux frais généraux les contributions de toutes natures : le Midi, pas plus que le Nord,

n'en fait mention. Or la loi du 19 avril 1905 astreignant les économats à la patente a augmenté les frais généraux du premier réseau d'une somme de 1.605 fr.

En revanche, le Midi comprend dans sa liste l'intérêt à 5 0/0 du capital immobilisé représentant la valeur de l'approvisionnement, ainsi que des subventions pour la caisse des retraites et la caisse de prévoyance du réseau. Cette dernière mention est remarquable.

L'importance des frais généraux par rapport au chiffre global des affaires réalisées se traduit par un *coefficient de gestion* qui présente de Compagnie à Compagnie et d'année en année des différences appréciables.

Le réseau du Midi l'évalue à une moyenne de 6,5 0/0 pour le magasin des comestibles, et 8,5 0/0 pour le magasin du vestiaire. Le chiffre des frais généraux pour l'économat de l'État a été, en 1906, de 129.000 francs, ce qui donne un coefficient de gestion de 7,36 0/0.

Les statistiques du Nord (1) donnent en cette matière des précisions intéressantes. Les frais généraux

1. Les frais généraux du Nord se trouvent obérés de ce fait que les pays desservis par le réseau sont peu producteurs de denrées susceptibles d'être vendues à ses magasins; se fournissant dans les régions des autres Compagnies, il acquitte sur leurs lignes, pour ses transports, les tarifs ordinaires du commerce,

des magasins de comestibles s'élèvent pour 1906 à 240.000 francs, dont 221.000 francs d'appointements et salaires des préposés, soit un coefficient de gestion de 3,82 0/0, et 19.000 francs de fournitures diverses et octroïs, soit 0,32 0/0, ce qui donnerait pour le chiffre total d'affaires des magasins des comestibles le coefficient général de 4,14 0/0. Ce coefficient serait de 5,20 0/0 en ce qui concerne les pares de combustibles, chiffre plus élevé expliqué par ce fait que les livraisons de combustible exigent une manutention considérable, opérée à bras d'hommes dans les pares peu importants.

Voici pour les variations de réseau à réseau. Celles d'année en année ne sont pas moins caractéristiques. L'économat de l'État en a dressé un graphique portant sur 18 exercices de 1889 à 1906. Le coefficient de gestion est de 9,34 0/0 en 1889; il n'est plus en 1892 que de 7,08 0/0. Il croît très rapidement et atteint 10,19 0/0 en 1897; c'est son maximum. La courbe redescend ensuite brusquement (7,26 0/0 en 1899) pour atteindre son point le plus bas, 7,04 0/0 en 1904.

On voit l'extrême sensibilité du coefficient de gestion, et on se rend compte de l'attention avec laquelle il convient de surveiller les frais généraux. Des institutions comme les wagons-magasins de la Compagnie du Nord sont, à ce titre, fort instructives. Ainsi, le chiffre d'affaires d'un seul de ses quatre wagons-magasins en service égale le chiffre d'affaires des deux

magasins de Dunkerque et Calais réunis. Ces deux magasins, desservant deux localités, représentent 50.000 francs à l'inventaire et exigent annuellement 7.625 francs de salaires pour quatre agents. Le wagon-magasin au contraire, desservant trois localités, ne représente que 7.000 francs à l'inventaire et ne coûte en salaires que 4.980 francs pour deux agents. L'économie est, on le voit, très considérable.

Grâce à cette réduction constante et systématique des frais de gestion (l'économat du Nord n'a qu'un personnel de 123 agents, soit un agent pour 56.000 francs d'affaires), grâce, d'autre part, aux excellentes conditions des marchés toujours passés en gros, les économats font leurs livraisons à des prix réellement très abordables.

L'examen des prix portés aux cinq catalogues ne permet pas de se renseigner très exactement à cet égard, en raison de la difficulté de savoir si les marchandises mentionnées sur chaque catalogue sont de qualités identiques pour une même dénomination. Si l'on part de cette idée que les achats, étant faits par les Compagnies dans le même esprit et dans des conditions très comparables, les qualités de ces denrées doivent être très analogues de magasin à magasin, on pourra se rendre compte que les prix sont, en général, moins élevés que ceux du commerce de gros.

On trouve du chocolat : à l'économat de l'Etat, à partir de 2 fr. 25 le kilogramme ; à celui du Midi, à

partir de 2 fr. 60 ; à celui de l'Orléans, à partir de 2 fr. 36 ; à ceux de l'Ouest et du Nord, à partir de 2 fr. 45 ; or la maison Félix Potin n'en fournit pas à moins de 2 fr. 80 le kilogramme.

Le prix minimum du vin qui est de 0 fr. 30 le litre sur les catalogues de Félix Potin, n'est que de 20 centimes $1/2$ sur celui du Midi ; 0 fr. 22 sur celui de l'Orléans ; 0 fr. 30 sur celui de l'Ouest :

Le savon blanc (savon de Marseille), denrée toujours sensiblement identique à elle-même, nous fournit un excellent point de comparaison. Le kilogramme en coûte : à l'économat de l'État, 0 fr. 69 ; à l'économat du Midi, 0 fr. 65 ; à l'économat de l'Orléans, 0 fr. 67 ; à l'économat de l'Ouest, et du Nord, 0 fr. 70 ; ce dernier prix est celui de la maison Potin.

On trouve, il est vrai, chez Félix Potin, du café à 3 fr. 40 le kilogramme, et les magasins ne le donnent qu'à 3 fr. 65 sur l'État ; 3 fr. 85 sur le Midi ; 3 fr. 56 sur l'Orléans ; 3 fr. 70 sur l'Ouest. Mais il est probable qu'en l'espèce le grand comptoir d'épicerie parisien consent des sacrifices sur un « article réclame ».

Il faut, d'ailleurs, compter, non seulement avec les variations de réseau à réseau, mais encore avec celles de succursale à succursale : les prix des économats sont des prix locaux. Ceux que nous venons de donner pour quelques denrées fondamentales sont pris sur les catalogues des magasins centraux.

Le tarif du réfectoire de l'Orléans, — et remarquons que les frais généraux du réfectoire sont tout naturellement plus élevés que ceux des magasins ordinaires, — peut donner quelque idée de la supériorité de cette institution sur les restaurants les plus modestes, au point de vue des prix.

Le bouillon gras coûte 0 fr. 05; la soupe 0 fr. 10; la portion de bœuf 0 fr. 15; la portion de ragoût 0 fr. 15 les légumes assaisonnés 0 fr. 05; le café 0 fr. 05; le prix des portions de charcuterie, poissons à l'huile, poissons frais ou salés, œufs, confitures, fromages, délivrés en quantité variable en raison de l'achat, ne dépasse jamais 0 fr. 15 centimes.

Le prix d'un repas, sur placé ou à domicile, peut ne s'élever qu'à 0 fr. 50, savoir :

Pain (la portion)	0 fr. 05 à 0 fr. 10
Vin (1/4 de litre)	0 fr. 10
Soupe (pain 45 grammes, bouillon gras 500 gr.)	0 fr. 10
Viande cuite (bœuf sans légumes)	0 fr. 15
Légumes assaisonnés (1 décilitre)	0 fr. 05
Total.	0 fr. 50
Café	0 fr. 05

Et maintenant, quels sont les avantages retirés par les agents consommateurs des prix des économats par rapport à ceux du commerce ?

D'après les estimations de la Compagnie d'Orléans, la différence entre le prix de vente de sa boulangerie de Paris et celui du commerce représente 0 fr. 059 par kilogramme, pour l'année 1902, soit une réduction de 19 0/0. En 1898, pendant une période de renchérissement, la boulangerie aurait fourni le pain aux agents à un prix inférieur de 0 fr. 10 et même 0 fr. 20 à celui du commerce.

Certaines Compagnies évaluent ce bénéfice avec quelque optimisme ; l'Orléans, par exemple, ne le croit pas inférieur à 12 ou 20 0/0 sur les denrées alimentaires, et 15 à 30 0/0 sur les autres articles. M. M. Lemer cier en fixe le maximum ordinaire à 20 0/0. Dans une de leurs réclamations, les agents des quatre Compagnies estiment qu'ils retirent de l'économat un bénéfice de 15 à 30 0/0.

Ces résultats sont, ou, du moins, paraissent assez exagérés si l'on se réfère aux enquêtes poursuivies par le réseau du Nord sur les prix de ses magasins à Paris et à Amiens.

A Paris, la comparaison a porté sur le catalogue de la maison Félix Potin et les tarifs de la coopérative de l'Est. La différence en moins en faveur de l'économat est, dans le premier cas, de 12, 3 0/0 ; dans le second, de 12, 1 0/0 — (ce qui tendrait à prouver que les prix des coopératives de l'Est ne sont pas sensiblement inférieurs à ceux des grandes maisons de gros. Si le magasin de denrées de La Chapelle

vendait au prix de la coopérative de l'Est et donnait un boni comme elle, ce boni serait donc de 12,1 0/0 ; or celui de la coopérative de l'Est est, à Paris, de 9,3 0/0 : soit une différence en faveur du Nord de 2,8 0/0.

Dans cette différence interviennent deux subventions de la Compagnie, qui ne fait payer ni le loyer des magasins, ni le transport des marchandises en provenance de ses lignes. La part afférente à ces subventions dans les chiffres ci-dessus serait de 0,4 0/0 pour le loyer et 0,3 0/0 pour le transport.

La différence en faveur du Nord pourrait donc se décomposer ainsi :

1° Subvention de la Compagnie : a) en loyer : 0,4 0/0 ;
b) en transports : 0,3 0/0 ;

2° Avantages du fait de l'importance du chiffre d'affaires et de la faiblesse des frais généraux, 2,1 0/0.

Total : 2,8 0/0.

A Amiens, la comparaison a porté sur les prix de vente de la coopérative socialiste l'Union. Le boni du Nord serait de 14,4 0/0 ; celui de la coopérative n'atteint que 7,5 0/0 (il est dû en partie à la boulangerie). La différence en faveur de la Compagnie est de 6,9 0/0. Le loyer intervient dans ce chiffre pour 0,2 0/0 ; le transport pour 1,4 0/0.

La différence en faveur du Nord serait donc ainsi décomposée :

1° Subvention de la Compagnie : a) en loyer : 0,2 0/0 ; b) en transports : 1,4 0/0.

2° Avantages du fait des marchés et du moindre coefficient de gestion : 5,3 0/0.

Total : 6,9 0/0.

Ces avantages, d'ailleurs, ne sont pas identiques pour tous les agents du réseau ; ils sont beaucoup plus importants pour le personnel des petites stations, la subvention de la Compagnie étant beaucoup plus élevée en ce qui les touche puisqu'elle leur accorde le transport gratuit des caisses de denrées dans des conditions se rapprochant sensiblement d'un transport à grande vitesse.

Ces enquêtes si instructives n'ont porté que sur deux magasins d'un économat qui en comprend quatorze ; une enquête générale sur tous les magasins des cinq Compagnies intéressées, scientifiquement conduite, permettrait seule de se faire une idée de l'économie réelle réalisée par les clients des économats. En l'absence de cette enquête, qui ne pourrait être poursuivie que par l'État ou les Compagnies elles-mêmes, on peut toutefois conclure qu'il y a économie, et c'est là le point important,

Dans les coopératives P.-L.-M., que nous pouvons donner comme type des coopératives de chemins de fer, le prix de livraison de chaque objet fourni par la société est déterminé par le Conseil d'administration, sur la proposition de la sous-commission des achats et ventes, et est indiqué sur un tableau affiché en permanence dans les magasins.

Les Sociétés livrent généralement leurs marchandises à des prix inférieurs à ceux du commerce local, surtout pour le pain, le charbon et les objets de première nécessité. Elles ne vendent jamais au-dessus.

Les bas prix, qui ont l'avantage d'assurer la supériorité, dans la concurrence, aux Sociétés, ont l'inconvénient de diminuer d'autant les bonis de fin d'année, diminution dont, au dire des coopérateurs, les sociétaires se montrent plus mécontents qu'ils ne sont satisfaits du bénéfice réalisé au moment même de l'achat.

§ 4. — Des excédents de recettes et de leur emploi.

Dans un rapport au Comité consultatif des chemins de fer que nous avons déjà mentionné (c'est sur ce rapport que fut émis l'avis du 8 février 1893), M. Cotellet, conseiller d'État, s'exprimait en ces termes :

« Il est constant qu'aucun économat des grandes Compagnies de chemins de fer ne solde ses opérations par un bénéfice. C'est le contraire qui a lieu bien souvent, puisque les Compagnies de l'Ouest et du Nord s'imposent des sacrifices pour atteindre le but plus largement ; les autres administrations qui possèdent des économats : l'État, l'Orléans et le Midi, établissent l'équilibre aussi exactement que possible entre les dépenses et les recettes. »

C'est l'évidence même et personne n'a jamais accusé les économats de chemins de fer d'être des économats commerciaux.

Cependant, s'il n'y a jamais bénéfices, il peut y avoir *excédents de recettes* : les frais généraux peuvent être inférieurs aux prévisions, tel article peut « rendre » dans des proportions inattendues et, de par les quantités vendues, un centime perçu en excès sur une denrée fait rapidement réaliser d'importants bonis.

Ainsi, en 1897, l'économat de l'Ouest accusait un excédent de 15.102 fr. 79. En 1906, celui du Nord réalisait, sur les comestibles, un excédent de 25.482 fr. 42, soit 0,43 0/0 ; sur les combustibles, un excédent de 19.903 fr. 25, soit 1,68 0/0 : au total 45.585 fr. 67.

Pour l'économat des chemins de fer de l'État, l'excédent des recettes sur les dépenses a été, en 1906, de 26.364 fr. 52.

Quel emploi ces excédents reçoivent-ils ? (1) Les reliquats de chaque exercice sont généralement reportés sur l'exercice suivant, ou profitent aux inté-

1. La Compagnie royale portugaise reverse les bonis de son économat à la caisse de secours du personnel. Les Compagnies du Sud et du Nord de l'Autriche répartissent une partie des leurs en espèces entre les consommateurs, comme dans une société coopérative, au prorata des acquisitions de chacun d'eux.

ressés sous forme d'abaissement de prix ou de réserve pour le cas de hausse des denrées.

Par exemple, sur l'excédent de recettes de l'économat de l'État pour 1906, 4.222 fr. 80 ont été prélevés pour parfaire l'amortissement du matériel industriel. Le surplus, soit 21.941 fr. 72 a été inscrit à un compte spécial intitulé « Fonds de réserve ». Ce compte est destiné à être crédité des bonis d'exploitation, et débité des insuffisances d'exploitation et des dépenses pour constructions neuves et exceptionnelles.

A l'économat du Nord, l'excédent a été réduit à 19.000 francs, soit un prélèvement de 26.385 fr. 67, pour atténuer les effets de la hausse des prix qui s'est produite en 1907 sur les matières alimentaires.

Le boni, qui n'est qu'un accident dans le bilan des économats, constitue, au contraire, le résultat essentiel et comme la fin des coopératives.

Dans les Sociétés de la Compagnie de l'Est, tous les coopérateurs ont droit à participer au produit net ; certaines sociétés admettent, toutefois, que l'adhérent qui n'aurait fait que peu d'achats dans l'année n'a pas droit à la répartition. En général, sur le boni constaté en fin d'exercice, un premier prélèvement de 2 0/0 environ est mis à la réserve ou distribué entre les sociétaires. La reste est réparti au prorata de la dépense de chacun. Les bénéfices sont habituellement remis en espèces et non en marchandises

aux sociétaires. Ils ne sont pas simplement portés au crédit de leur compte. Cependant la société de Nancy conserve le bénéfice d'un exercice pour constituer le fonds de roulement de l'exercice suivant ; la répartition est ainsi différée d'une année ; toutefois, le sociétaire sortant dans l'année peut toucher la part qui lui revient.

Pour 7 millions 1/2 d'affaires, les Sociétés de l'Est distribuent un boni annuel de 700.000 francs, soit de 9 à 10 0/0.

Les règles de répartition sont analogues pour les Sociétés P.-L.-M. Une fois par an, les administrateurs dressent un inventaire général de la situation active et passive de la société.

Le boni est réparti de la façon suivante :

1° Un ou deux dixièmes sont affectés de droit au fonds de réserve, tant que ce fonds n'a pas encore atteint le cinquième du capital social.

Le surplus est distribué aux sociétaires au prorata des livraisons faites à chacun d'eux.

Toutefois, avec l'assentiment de l'Assemblée générale, ce surplus peut être affecté en tout ou en partie à la constitution du fonds de réserve ou à des améliorations mobilières ou immobilières.

Pour 7 millions d'affaires réalisées approximativement, on l'a vu, par les coopératives, les sociétaires réalisent un boni net de 500.000 francs, soit en gros 6 1/2 0/0.

§ 5. — Des Compagnies dans leurs rapports avec
les économats.

Les compagnies de chemins de fer, en créant et en gérant des économats, en favorisant la fondation et le développement des coopératives des agents de leurs réseaux, ont-elles exclusivement en vue les intérêts de leur personnel ?

Les formules qu'elles emploient ne nous laissent aucun doute à cet égard. « L'économat » — dit l'Administration des chemins de fer de l'État — « a pour objet de permettre aux agents et ouvriers de se procurer aux meilleures conditions possibles... les objets de consommation courante. » La Compagnie du Midi se sert de termes presque identiques. D'après la Compagnie du Nord, l'économat se propose « de faire bénéficier le personnel des prix de gros pour le combustible et les denrées alimentaires de première nécessité ». L'institution n'existe, d'après la Compagnie d'Orléans, « que dans l'intérêt des agents ». La Compagnie de l'Ouest précise et accentue cette idée : « un économat, institué par le Conseil d'administration en faveur du personnel, est établi à Paris pour la vente des denrées et du vin aux employés et ouvriers des différents services... »

Mêmes idées, expressions analogues dans les ré-

ponses des Compagnies au questionnaire du Congrès international des chemins de fer, session de 19 00 relatif aux sociétés coopératives et économats de chemins de fer. Nous transcrivons :

État français. — a) L'économat empêche les agents de s'endetter et diminue, par suite, les oppositions sur le traitement du personnel ; b) il permet au personnel, dans les petites localités où il n'y avait qu'un épicier qui vendait ses denrées à des prix élevés, de se procurer des marchandises de première qualité à un prix restreint...

Midi. — a) La Compagnie ne retire aucun avantage matériel de l'économat ; b) le personnel trouve un avantage pécuniaire considérable à s'approvisionner à l'économat, puisqu'il paie moins cher que partout ailleurs et à deux mois de crédit.

Orléans. — Les institutions de consommation de la Compagnie procurent au personnel des avantages incontestables qu'on peut résumer ainsi : économie, crédit, qualité des articles vendus.... *La Compagnie ne participe à ces institutions que par un sentiment de solidarité* et n'en retire aucun profit matériel...

De ces déclarations nous est-il permis de conclure que les économats, uniquement destinés à procurer certains avantages au personnel de la voie ferrée, n'en procurent en retour aucun aux Compagnies, et que ce sont des institutions foncièrement désintéressées ?

Nous ne le croyons pas.

Les économats rapportent aux Compagnies deux avantages très réels, l'un appréciable et même mesurable, l'autre d'ordre social, moral si l'on veut, mais tout aussi effectif.

Et d'abord, les économies mêmes réalisées grâce aux fournitures patronales par les clients des magasins constituent, en dernière analyse, un véritable relèvement de salaires.

Ce relèvement serait pleinement mis en lumière si les bénéfices obtenus sur les prix du commerce étaient répartis en fin d'année comme les bonis des coopératives. Mais pour n'être ni totalisé, ni réparti, pour être fractionné en autant de parcelles que de ventes, il n'en est pas moins réel.

« Il n'est pas douteux », dit M. Georges Berry, l'apôtre du petit commerce, à la tribune de la Chambre, « que, du moment que la Compagnie fait bénéficier de 20 ou 25 0/0 les employés sur les marchandises qu'elle leur livre, elle leur devra, d'autre part, 20 ou 25 0/0 de plus de salaire lorsque vous aurez supprimé les économats ». Il y a là, sous une forme un peu brutale, l'expression d'une vérité économique.

Mais cet avantage est peut-être moins capital que les résultats moraux de l'institution. En cédant à leur personnel des fournitures à bon compte, en facilitant pour lui les conditions matérielles de la

vie, les Compagnies s'attachent leurs employés par un pacte non écrit de gratitude et de bonne volonté. Le prolétariat des chemins de fer est l'un des plus maniables qui soient, et le long et excellent fonctionnement des éconômats n'a pas peu contribué, nous semble-t-il, à cet état d'esprit que nous n'avons pas à apprécier.

Les éconômats peuvent donc être considérés comme constituant, pour les Compagnies, une bonne affaire, et nous prenons, on le voit, cette expression dans le sens le plus large et le plus élevé du mot. Rien de plus légitime pour le capital que de chercher à corriger par tous les moyens en son pouvoir les vices inhérents au salariat.

Ces moyens ne sont d'ailleurs pas toujours gratuits, et nous avons vu qu'il est rare qu'une administration fasse entrer dans le calcul des prix de revient de son éconômat tous les frais généraux dont la marchandise devrait être grevée. Les cinq administrations intéressées peuvent, en effet, recourir, et recourent plus ou moins, à une ou plusieurs des combinaisons suivantes :

S'abstenir de porter en compte la valeur locative des magasins ou des terrains, ainsi que le prix des mobiliers, des ustensiles divers, des imprimés, etc. ;

Pourvoir aux dépenses d'éclairage, de chauffage ou d'entretien des locaux ;

Prendre à leur charge les traitements et sa-

lares des comptables, distributeurs et manœuvres ;

Payer tout ou partie des contributions pesant sur l'économat ;

Fournir, sans intérêt, tout ou partie du fonds de roulement ;

Transporter sans frais, ou à des tarifs réduits, les marchandises destinées à l'économat ou expédiées par lui à l'adresse des agents, en gare ou même à domicile ;

Enfin, donner aux femmes des agents affiliés à l'économat et ne résidant pas au siège des magasins, des permis ou bons de réduction destinés à leur faciliter les moyens d'aller s'y approvisionner.

Tous ces procédés sont employés par l'une ou l'autre des cinq compagnies à économats. Sans parler des conditions de transports, qui ont fait l'objet d'une étude spéciale, voici un tableau des subventions des réseaux intéressés :

État. — L'Administration donne gratuitement à l'économat le concours de son personnel supérieur et des services centraux de la direction (approvisionnements généraux, comptabilité, contentieux, caisse générale, etc...) pour la surveillance des garde-magasins et la gestion du service.

Orléans. — La Compagnie dirige elle-même tous ses économats.

Ouest. — La Compagnie a fourni à l'économat un fonds de roulement initial. Elle lui a ouvert un compte

à la comptabilité générale qui établit les compensations entre les comptes particuliers des agents, clients de l'économat, et l'économat. De même, elle gère l'économat, par l'organe d'une commission spéciale.

Midi. — La Compagnie fournit gratuitement les locaux des magasins de l'économat. Elle fait l'avance du fonds de roulement, mais en retient l'intérêt au taux de 5 0/0 l'an. Enfin, elle perçoit, sans frais, les sommes dues par ses agents.

Nord. — La compagnie cède gratuitement les locaux nécessaires à l'exploitation de ses institutions de consommation.

Sauf l'intérêt à 5 0/0 de l'avance du fonds de roulement des magasins du Midi, les compagnies, en somme, ne récupèrent guère sur les frais généraux que le coût de la gestion proprement dite des magasins.

Ces divers procédés employés par les compagnies pour faciliter le fonctionnement des économats ont été, de tout temps, l'objet de vives critiques de la part du commerce. Mais ces critiques paraissent d'autant moins justifiées que les sacrifices pécuniaires consentis ne représentent jamais, en dernière analyse, que des suppléments de salaires alloués par des patrons à leurs employés et ouvriers (1). Et nous

1. Certaines compagnies étrangères vont très loin dans cette voie. La Compagnie du Saint-Gothard (Suisse) fournit

voici amenés à cette constatation que le premier des avantages que les compagnies nous ont semblé retirer du fonctionnement de leurs économats n'est pas absolument gratuit pour elles, mais leur crée, au contraire, des charges dans la mesure où elles contribuent aux frais généraux de l'établissement.

§ 6. — De la situation des ouvriers et employés vis-à-vis de l'écomat.

Nous avons examiné plus haut, d'après les déclarations des Compagnies, les avantages que les économats sont destinés à procurer au personnel. Ces avantages peuvent se résumer ainsi :

- 1° Qualité des articles vendus ;
- 2° Bon marché ;
- 3° Crédit.

Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit des denrées et des prix. Que devons-nous penser du crédit consenti aux agents ?

le fonds de roulement (environ 45.000 francs) sans intérêt; elle prend à sa charge les traitements et salaires du personnel attaché aux magasins; elle fournit gratuitement les locaux, le mobilier, et tous ustensiles, imprimés, etc. ; elle pourvoit à l'entretien, à l'éclairage et au chauffage des locaux, ainsi qu'à l'entretien du mobilier et des ustensiles; elle transporte en service les marchandises sortant du magasin jusqu'au lieu de résidence de l'acheteur.

Il a été de tout temps vivement attaqué par les adversaires des économats, et l'affirmation de ses inconvénients a même été l'un des arguments les plus volontiers invoqués contre les partisans d'une mesure d'exception en faveur des magasins des Compagnies.

Il n'est pas douteux que le crédit constitue l'un des gros dangers de la vie ouvrière. La nécessité de payer comptant est en effet un correctif très efficace de la tendance des travailleurs et surtout des ménagères à trop acheter ; le crédit lâche la bride à la faiblesse et souvent au caprice de l'acheteur, que les économats devraient, au contraire, protéger contre lui-même.

Le crédit présente un autre grave inconvénient : c'est qu'il permet à l'agent, gêné dans le courant du mois, d'acheter au magasin des marchandises qu'il revend quelquefois au-dessous du prix d'achat, malgré la défense faite de se livrer à cette opération. Signalée par M. Guérard dans une lettre à la Commission du travail, cette fâcheuse pratique a également été attribuée aux employés des Compagnies par M. Coutant, à la tribune de la Chambre. Il est vrai que ni l'un ni l'autre n'ont apporté de faits précis et que nous ne savons pas si la revente au rabais est habituelle ou seulement accidentelle dans la clientèle des économats.

A notre sens, le crédit, tel qu'il est pratiqué par

les Compagnies, porte son correctif dans sa propre limitation. Nous avons insisté sur les précautions prises par elles pour le restreindre et l'ajuster, non toutefois sans lui laisser tout le jeu nécessaire, au traitement ou au salaire de l'agent. Du reste, crédit pour crédit, celui de l'économat semble encore préférable : l'ouvrier ne fait pas de dettes, ou n'en fait que jusqu'à concurrence d'une fraction de son traitement, à un terme toujours très court, et on a constaté que l'ouverture des établissements a toujours amené une diminution des oppositions pratiquées sur le salaire par les fournisseurs locaux. En 1875, par exemple, avant la fondation des magasins d'Ivry, le personnel du matériel et de la traction de la Compagnie d'Orléans comprenait, à Paris, 1248 agents ; la Compagnie reçut, au cours de cette année, 108 oppositions sur leurs salaires, soit 8,65 0/0. En 1885, les agents étaient au nombre de 1836 et la Compagnie a reçu 50 oppositions seulement, soit 2,65 0/0.

Le principe de la retenue sur les salaires est beaucoup plus attaquant que la pratique du crédit.

Ce principe est en vigueur dans toutes les Compagnies. Celles du Nord et de l'Ouest disent explicitement que les achats à terme se règlent par voie de « retenue amiable » sur le traitement des agents.

La Compagnie d'Orléans recourt à une formule moins nette : « l'agent verse le montant des achats faits dans le courant du mois, entre les mains

du payeur au moment du paiement de la solde. »

Quant à la Compagnie du Midi, elle se base sur la distinction suivante: « Pour le personnel commissionné, c'est toujours par voie de retenue sur les traitements et salaires que les paiements sont effectués. Pour le personnel en régie, la loi interdisant ce mode de paiement, les factures sont présentées aux ouvriers le jour de la paie par le payeur lui-même qui en touche le montant. »

C'est qu'en effet une loi du 15 janvier 1895, sur la saisie-arrêt des salaires, contient la disposition suivante:

Aucune compensation ne peut s'opérer au profit des patrons entre le montant des salaires dûs par eux à leurs ouvriers et les sommes qui leur sont dues à eux-mêmes pour fournitures diverses.

Ce texte est formel et ce n'est que par un artifice de comptabilité que les Compagnies arrivent à le tourner en exigeant le paiement des fournitures à la même minute et au même guichet où l'employé vient de percevoir le prix de son travail. La distinction entre les traitements et les salaires, faite par le Midi, qui est dans la lettre de la loi, n'est pas dans son esprit. Il est certain que cette disposition a supprimé théoriquement la pratique de la vente à crédit gagé sur le salaire, qui aboutit à la substitution en fait du salaire en nature au salaire en argent. La jurisprudence est unanime sur ce point.

La pratique de la retenue sur les salaires n'a pas été, à notre connaissance, attaquée par les agents. Ils se plaindraient plus volontiers du recrutement forcé de la clientèle des économats, et nous verrons plus loin un écho de ces doléances. Nous sommes, pour notre part, convaincus que les Compagnies ne se livrent absolument à aucune pression sur leurs employés et ouvriers pour les contraindre à se servir à l'économat, et que le fait pour les agents de ne point fréquenter les magasins n'est jamais considéré par elles comme une mauvaise note. Mais que leur personnel dirigeant n'ait pas de secrètes préférences pour les agents adhérents, que l'usage du livret d'économat ne constitue pas l'une des composantes de la notion patronale du « bon employé », c'est ce que nous ne saurions accorder. Avec M. Flayelle, nous pensons qu'il est humainement impossible, lorsqu'on a fondé une institution, de faire abstraction de l'inévitable et légitime désir qu'on a de la voir se développer et fonctionner à souhait, surtout lorsque ce développement, ce fonctionnement sont susceptibles de donner des résultats utiles. Ce serait trop attendre des Compagnies que de leur demander de se désintéresser d'œuvres excellentes en soi et dont elles bénéficient par le seul fait qu'elles profitent à leur personnel.

Nous croyons donc volontiers qu'une vague suggestion, plus ou moins consciente de part et d'autre,

mais très efficace, s'exerce de directions à employés en ce qui concerne la clientèle des économats. Mais cette suggestion ne saurait aller, en aucun cas ni en aucune manière, jusqu'à l'abus (1), et c'est précisément dans l'absence d'abus que réside à nos yeux toute la différence entre les économats de chemins de fer et le commun des économats patronaux.

Remarquons, à l'appui de cette observation, que le paiement en jetons est absolument inconnu dans ces établissements. Il n'y a d'exception que pour le réfectoire, la boulangerie et la boucherie de la Compagnie d'Orléans, où le règlement est effectué au moyen de jetons délivrés par le magasin de denrées, la valeur de ces jetons, comme celle des autres marchandises, étant recouvrée à la fin de chaque mois, et pour le réfectoire du Midi, où les paiements ont lieu d'une façon identique. Mais cette pratique n'a jamais donné lieu à aucune plainte.

M. Terrier signalait, dans son rapport de 1893, l'avantage fait par les économats aux employés les

1. Dans leur opuscule en faveur des économats, les agents protestataires, constatant que les retraités, non admis au bénéfice de l'économat, sollicitent avec insistance leur admission, voient dans ce fait une preuve de la parfaite indépendance dont jouit la clientèle. « Cet agent retraité ne craint plus la révocation, il se soucie fort peu des relevés qu'on peut faire de ses achats... Pourquoi donc, puisqu'il est dégagé de toutes ces contraintes imaginaires, continue-t-il à vouloir retourner à son économat ? »

plus haut placés qui recevraient, dans bien des cas, notamment pour la viande, les choses les plus fraîches et de meilleure qualité, les simples agents devant se contenter du reste. Il est possible que des faits de ce genre se soient quelquefois produits ; mais rien n'autorise à dire qu'ils sont fréquents dans les magasins et constituent un vice inhérent à leur fonctionnement.

CHAPITRE V

DE LA RÉFORME DES ÉCONOMATS DE CHEMINS DE FER

§ 1. — Les économats et les travailleurs de la voie ferrée.

Lors de la discussion du projet de loi sur les coopératives, en 1895, la Commission du Sénat, saisie du texte de la Chambre proposant, nous l'avons vu, la transformation des économats de chemins de fer en coopératives dans le délai d'un an, reçut une pétition revêtue de 12.696 signatures, principalement d'agents de la Compagnie du Nord, demandant le maintien du *statu quo*.

Les conclusions de M. V. Lourties, rapporteur de la Commission, furent, d'ailleurs, très favorables au vœu des pétitionnaires. M. Lourties établissait que les économats des Compagnies ne font pas de bénéfices, qu'ils sont soumis au contrôle de l'État, leur comptabilité étant vérifiée par les inspecteurs des

Finances, et que leur transformation immédiate en coopératives présenterait d'insurmontables difficultés. Il estimait nécessaire de sauvegarder les intérêts des agents protestataires en supprimant dans le projet la disposition visant les éconômats de chemins de fer, et la Commission partageait son avis.

La discussion des projets Coutant et Flayelle, en 1907, provoqua de la part du personnel des Compagnies un mouvement dans un sens identique, mais beaucoup plus considérable.

« Le 31 janvier 1906 », dit une brochure imprimée sans date sous ce titre : *Protestation du personnel des chemins de fer contre la suppression des éconômats*, « les agents des Compagnies apprennent, par la voie de la presse, qu'un nouveau projet de loi, tendant à la suppression des éconômats patronaux, avait rencontré un accueil favorable au sein de la Commission du travail, présidée par M. Colliard, député du Rhône, et que la question, mise à l'ordre du jour, devait être incessamment discutée à la Chambre.....

« ... Les dispositions furent rapidement prises et quelques jours après les délégués pouvaient remettre plus de 5.000 signatures de protestataires à M. Buisson, député, qui leur fit obtenir une audience de M. Colliard.

« La délégation fut profondément déçue, car elle rencontra une idée de suppression bien arrêtée et

une sorte de parti pris qu'il semblait inutile de combattre.

« Cependant, l'alarme donnée en province commençait à produire son effet; tous les jours des milliers de signatures étaient recueillies dans chacun des réseaux intéressés; le résultat dépassa les espérances.

« La discussion du projet de loi ayant été retardée, les délégués multiplièrent les démarches auprès des députés individuellement... »

Nous avons sous les yeux le texte de toutes les protestations et pétitions adressées au pouvoirs publics par les ouvriers et employés de la voie ferrée.

Le 8 février 1906, c'est une lettre des agents de la Compagnie d'Orléans à la Commission du travail.

C'est, le 22 du même mois, une communication adressée personnellement à chaque député et signée des délégués du Nord, de l'Orléans et du Midi.

Le 13 mars, démarche analogue : les délégués, auxquels se joignent ceux de l'Ouest, envoient aux membres de la Chambre un extrait du rapport Lourties de 1895.

Le 28 mars, une délégation des employés et ouvriers des quatre Compagnies, reçus par le ministre des Travaux publics, demandaient à M. Louis Barthou de soutenir, au cours de la discussion parlementaire, leurs revendications au sujet des éconômats. Ils faisaient suivre leur démarche d'un mémoire très com-

plet, véritable plaidoirie en faveur de l'institution.

Enfin, le 30 mars 1907, une pétition générale était remise à M. Doumer, président de la Chambre des députés. Cette pétition comprenait trois textes distincts, l'un commun à l'Orléans et au Nord, le second particulier au Midi, le troisième spécial à l'Ouest. Mais elle n'était l'expression que d'une seule et même tendance. Elle avait recueilli : pour la Compagnie d'Orléans, 26.000 signatures ; pour la Compagnie du Nord, 19.000 ; pour la Compagnie du Midi, 13.500 ; pour la Compagnie de l'Ouest, 13.000 ; soit en tout 71.500 signatures.

Voici la teneur de la pétition du personnel de la Compagnie du Nord, identique à celle du personnel de la Compagnie d'Orléans :

« Les ouvriers, employés et agents de tous grades de la Compagnie du Nord, soussignés,

« Considérant que l'économet de cette Compagnie leur permet de se procurer, à des prix modérés, les denrées et vêtements de première nécessité ;

« Que la Compagnie n'a jamais fait aucune pression sur son personnel pour l'engager à recourir à cet établissement ;

« Que la suppression dont il s'agit entraînerait une gêne sérieuse pour un grand nombre d'agents, surtout pour ceux dont les salaires sont les moins élevés et qui sont, dans l'espèce, les plus intéressants ;

« Que l'intention du législateur ne peut pas être d'aggraver pour eux les conditions de la vie;

« Demandent énergiquement, par la voie de la présente pétition, le maintien de l'économat de la Compagnie du Nord. »

Les deux autres textes insistaient en outre sur les difficultés que la suppression créerait aux agents en résidence dans les petites stations, haltes, passages à niveau des réseaux, en ce qui concerne leur approvisionnement; ils rappelaient le contrôle dont les économats sont l'objet de la part de l'État.

Les desiderata des agents devaient trouver leur expression dans un amendement de M. de La Batut que la Chambre adopta. Ils furent, par conséquent, couronnés d'un plein succès.

Dans leur lettre du 15 mars, les employés avaient précisé et développé leur argumentation, dont les principaux chefs furent portés à la tribune de la Chambre.

« Plusieurs ouvriers des chemins de fer ont eu l'occasion d'entretenir quelques députés de la question, et ont constaté avec surprise que beaucoup ignoraient tout du fonctionnement de nos économats, qu'ils confondaient volontiers avec ceux où de réels abus sont commis.

« Ils ont bien voulu prendre en considération les explications qui leur ont été fournies, et ont, pour la plupart, modifié leur opinion sur un sujet qui ne

demande que la complète lumière. Nous ne redoutons qu'une chose, c'est l'obscurité qui pourrait égarer les gens impartiaux. On nous a objecté que, tout en reconnaissant le bien-fondé de nos réclamations, il était difficile de ne pas soumettre tous les Français à une loi commune, et que, pour réprimer certains abus, il fallait supprimer l'institution en général.

« Ce serait, il faut le reconnaître, un singulier aveu d'impuissance de la part du législateur que de se déclarer incapable de supprimer quelques rares abus sans détruire des institutions qui rendent d'immenses services. »

Les agents invoquaient ensuite l'autorité du rapport Lourties, rapport dont la conclusion a été le maintien de ces établissements. « C'est, disaient-ils, la défense incontestable des économats de chemins de fer, c'est la reconnaissance par les pouvoirs publics de la bonne gestion, de la régularité de leurs opérations, c'est la constatation qu'aucun de ces économats ne solde ses comptes par un bénéfice quelconque.

« Or, ce qui était vrai en 1895 l'est encore aujourd'hui, car depuis cette époque aucune contravention aux termes de la loi n'a pu être constatée, aucune des prérogatives accordées au petit personnel n'a été supprimée, tandis que, au contraire, d'inappréciables améliorations ont été apportées dans le fonctionnement desdits économats qui tendent à se perfection-

ner constamment, suivant les besoins des consommateurs... »

Ces diverses manifestations furent violemment critiquées par les plus avancés des travailleurs de la voie ferrée, groupés autour de M. Guérard par le *Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies*. Dans une lettre adressée à M. Colliard, député, président de la Commission du travail, M. Guérard affirmait que le pétitionnement était très certainement « organisé par les compagnies et sous la pression des chefs ». Il blâmait la section d'Orléans de l'*Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français* d'avoir déclaré que l'économet de cette compagnie fonctionnait « dans des conditions qu'aucune société coopérative ne pourrait réaliser » — cette section n'ayant aucun mandat de parler au nom de la corporation.

Au cours du Congrès tenu par le Syndicat à Paris, du 5 au 8 avril 1906, un délégué affirmait qu'« à la Compagnie d'Orléans, on a fait circuler des pétitions ; ce sont les femmes principalement qui ont signé ; quant aux agents, ils demandent en majorité la suppression. »

Le Congrès votait enfin l'ordre du jour suivant : « Le XVII^e Congrès national du Syndicat proteste avec la dernière énergie contre les pouvoirs que se sont arrogés quelques camarades des compagnies de

chemins de fer, de représenter les employés et ouvriers de la voie ferrée auprès des pouvoirs publics dans la question du maintien ou de la suppression des économats, alors qu'ils n'en avaient reçu aucun mandat des intéressés. »

La discussion de la question des économats, au cours de ce Congrès, fut d'ailleurs assez confuse.

Un congrès du même Syndicat, en 1892, avait décidé le maintien de l'institution par 90 voix contre 60 ; toutefois, la plupart des délégués partisans du maintien demandaient, soit la gestion des économats par le personnel, soit leur transformation en coopératives.

Des opinions très diverses se manifestèrent en 1906. Quelques délégués demandèrent la suppression pure et simple des économats et même des coopératives ; ces dernières sont nécessairement des modes d'organisations patronales favorisées par les Compagnies, parce que les avantages qu'y trouvent les travailleurs leur font perdre de vue les revendications corporatives.

Un autre inconvénient des institutions de coopération réside dans ce fait que, distribuant des bénéfices, elles sont une cause importante de diminution des salaires(1). La seule solution, dans cette opinion

1. Cf. *Conclusion*, § 2, les considérations de M. de Laveleye.

extrême, serait la création de coopératives communistes de consommation, ouvertes à tous les corps de métiers et non plus circonscrites au prolétariat de la voie ferrée.

Un petit nombre de délégués se montra partisan du *statu quo* (1). Il faut compter, disaient ces derniers, avec les camarades de la voie, exploités par le petit commerce, qui, d'autre part, ne s'approvisionnent pas facilement ; et ici la question des vivres se complique de celle des vêtements, dont les Compagnies assurent la fourniture à bon compte. De plus, si l'on opère la transformation en coopératives, les transports se feront-ils aux conditions actuelles et, dans la négative, les prix de revient ne seront-ils pas singulièrement relevés ? Comment, d'autre part, pourrait-on opérer le remboursement des avances faites par les Compagnies ? Enfin l'administration des coopératives, à laquelle les ouvriers et employés ne sont nullement préparés, exigerait le concours de militants, mieux rompus à cette tâche, mais qui seraient ainsi perdus pour la propagande syndicale.

La majorité des opinions émises n'en tendit pas moins à la transformation ou à l'amélioration de

1. Un membre du syndicat, partisan de la suppression, nous a fait remarquer que cette suppression compromettrait singulièrement le sort des cinq à six cents veuves, mères et filles d'agents qui travaillent aux magasins d'habillement de l'Orléans et du Midi.

l'institution, à la suppression en tous cas du fonctionnement actuel.

Toutes les raisons possibles furent invoquées contre le *statu quo*. La retenue opérée sur les salaires est illégale. Les éconômats des Compagnies n'ont d'autre utilité que de faire créer et de justifier, notamment au Midi, « les sinécures de certains ingénieurs grassement payés qui administrent sans responsabilité ». Les denrées vendues, malgré la bénignité des charges supportées, sont aussi chères que dans le commerce. Le crédit consenti retient l'employé à la Compagnie et enchaîne sa liberté, lui permet également d'acheter des denrées et de les revendre à perte, pour se procurer de l'argent. L'éconômat est un obstacle au développement du syndicat ; les Compagnies y trouvent d'ailleurs un avantage non seulement moral mais encore pécuniaire, car elles profitent d'une partie des bénéfices. Leur philanthropie en la matière tend à l'obtention de récompenses aux expositions. Les éconômats sont, enfin, des « foyers de délation » ; on supprime des indemnités aux agents qui ont pris une bouteille d'alcool. Quant au réfectoire de Paris-Orléans, il est administré par des religieuses (1).

1. « Ce réfectoire », dit la *Protestation du personnel* publiée en brochure, « est un établissement.... où les règles de l'Église sont tellement peu observées que tous les vendredis

Après la *pars destruens*, la *pars construens*. Deux solutions, d'ailleurs connexes : la transformation en coopératives, ou la remise de l'administration aux mains de délégués du personnel.

Les coopératives assureront aussi bien que les économats le ravitaillement des camarades isolés.

Pour ce qui est de la gestion par le personnel, il s'agirait non pas d'une collaboration mixte, mais bien exclusive. Les délégués des employés et ouvriers feraient les achats, discuteraient les frais généraux, connaîtraient l'emploi des bénéfices, indépendamment de toute gérance patronale. Cette opinion fut exposée très nettement par M. Guérard, qui avait indiqué quelques solutions moyennes, comme, par exemple, l'interdiction du crédit par une loi, et demandé, en tous cas, un sursis à la suppression des économats de chemins de fer, en en confiant, par exemple, l'étude à une Commission extra-parlementaire.

Le vote n'eut pas toute la netteté désirable, sauf sur le point « du maintien des économats tels qu'ils fonctionnent actuellement », maintien qui fut repoussé à l'unanimité. Le Congrès repoussa également le très intéressant ordre du jour suivant, présenté par les groupes du Midi :

il y a de la viande pour tous ceux — et ils sont nombreux — qui en désirent à leur repas. »

« Le 17^e Congrès... convaincu de l'utilité des économats de chemins de fer dans l'intérêt des agents de la ligne et de ceux éloignés de tout centre d'approvisionnement, émet le vœu que ces économats ne soient à l'avenir autorisés que s'ils sont gérés par des agents élus par le personnel, étant entendu que les décisions prises par la Commission de gérance seront irrévocables et qu'en aucun cas il ne pourra y être apporté de modifications par les Compagnies elles-mêmes. »

L'ordre du jour définitif ne fut adopté que par 323 voix contre 297 :

« Le Congrès, considérant que, tels qu'ils existent, les économats ne sont qu'une exploitation éhontée de la misère et de la crainte non justifiée qu'ont du lendemain les travailleurs des chemins de fer, est convaincu qu'une collaboration mi-patronale, mi-ouvrière n'aboutirait qu'à un leurre de plus, cette représentation ne pouvant être qu'illusoire... ; demande, en conséquence, la transformation des économats en sociétés coopératives. »

**§ 2. — La réforme des économats de chemins de fer
devant la Chambre.**

La Chambre a, nous l'avons vu, voté la suppression des économats patronaux, et cette suppression

a été le point de départ de notre étude. Mais nous savons aussi qu'elle a réservé un traitement de faveur aux économats des Compagnies de chemins de fer en décidant le maintien sous certaines conditions. Cette disposition forme l'article 3 de la proposition de loi :

ARTICLE 3. — *Les économats des Compagnies de chemins de fer qui sont placés sous le contrôle de l'État ne sont pas régis par les dispositions de la présente loi sous la réserve : 1° que la vente des denrées et marchandises ne rapporte aucun bénéfice ; 2° que l'éconamat soit administré par un Conseil d'administration composé en majorité de délégués élus par les ouvriers et employés de la Compagnie. Toutefois le ministre des Travaux publics fera, cinq ans après l'accomplissement de ces conditions, procéder, dans les formes fixées par arrêté ministériel, à une consultation du personnel sur la suppression ou le maintien de l'éconamat de chaque Compagnie.*

En élaborant la proposition de loi portant suppression des économats, la Commission du travail n'avait pas cru qu'il y eût lieu de réserver un traitement spécial à celles de ces institutions dirigées par les grandes Compagnies de transports.

Une première intervention à la tribune de M. de Villebois-Mareuil posa la question. M. de Villebois-Mareuil proposait, par voie d'amendement, de supprimer les économats « réalisant un bénéfice quelconque », dans l'intention expresse de laisser vivre

notamment les économats de chemins de fer, qui n'en réalisent notoirement pas. Les établissements conservés auraient été soumis au contrôle de l'État, dans des formes à déterminer par un règlement d'administration publique.

A l'appui de son amendement, M. de Villebois-Mareuil exposait le fonctionnement de l'économat de l'Orléans, sur lequel nous avons longuement insisté. « Je démontrerai », disait-il, « qu'à la Compagnie d'Orléans, 90 0/0 des employés se servent de l'économat de la Compagnie, tandis qu'à la Compagnie P.-L.-M. 30 0/0 des ouvriers seulement se servent des coopératives (1). »

Il insistait ensuite sur le peu d'intérêt qu'ont les Compagnies à voir subsister des établissements qui ne représentent pas pour elles autre chose que des charges, et, d'autre part, sur l'attitude favorable de la majorité des employés et ouvriers à l'égard des économats. Il citait, à l'appui de son dire, l'anecdote suivante :

« Un député, habitant comme moi la région de l'Ouest, reçoit un jour la plainte des ouvriers de la Compagnie. Savez-vous ce que regrettaient ceux-ci ? Ils se plaignaient de ne pouvoir toucher qu'un quart de leurs salaires en marchandises, et ils disaient : « Ce sont les gros fonctionnaires de la Compagnie

1. Cf. nos moyennes approximatives, ch. IV, § I.

qui, touchant des traitements plus élevés, peuvent toucher beaucoup plus que nous à l'économat. Ce n'est pas juste.... »

Repoussé par le Gouvernement, l'amendement de M. de Villebois-Mareuil échoua.

Sans s'attaquer, comme son collègue de la droite, au principe même de la proposition de loi, M. Allemane tenta d'y introduire une disposition d'exception en faveur des économats de chemins de fer, à propos du délai de suppression. Il proposait d'étendre ce délai à cinq ans pour ces seuls établissements, dans des conditions identiques à celles qui furent votées plus tard et que nous avons reproduites avec l'article 3. Il donnait en ces termes les raisons de cette initiative :

« Raison ouvrière : des camarades des chemins de fer — et nous n'avons pas, nous, à être, en l'occurrence, plus royalistes que le roi, — sont venus nous trouver et nous ont dit : En la situation présente, étant donné que nous n'avons pas encore les éléments nécessaires pour remplacer, par des sociétés coopératives de consommation, les économats existant dans les Compagnies, nous vous demandons de nous accorder un certain délai, d'autant plus qu'il y a, pour appuyer cette façon d'être des économats de chemins de fer, des raisons matérielles. Ainsi, par exemple, certains de nos camarades des chemins de fer habitent des stations plus ou moins isolées, comportant très peu

de personnel, et les difficultés matérielles feraient que, si, tout de suite, des sociétés coopératives de consommation s'établissaient, il en résulterait pour ces travailleurs une situation d'infériorité très fâcheuse. »

L'amendement de M. Allemane fut néanmoins repoussé à une très forte majorité, et les économats de chemins de fer semblaient condamnés. Mais, dès le début de la discussion, MM. de La Batut, Jourde et Saumande avaient proposé un article additionnel, qui devait devenir, du moins en son principe, l'article 3 voté :

« Les économats des Compagnies de chemins de fer qui sont placés sous le contrôle de l'État ne sont pas régis par les dispositions de la présente loi, sous la réserve de remplir les deux conditions prévues au deuxième paragraphe de l'article 2. »

En développant son article additionnel, M. de La Batut exposait d'abord les avantages des économats et l'absence d'abus qui caractérise leur fonctionnement. Il rappelait les constatations du rapport de M. Lourties, d'après lequel « la condition de ne se livrer à aucune opération de commerce et de ne procurer aucun bénéfice aux Compagnies est scrupuleusement remplie ». Il insistait sur les aveux de M. Guérard, dans sa lettre au président de la Commission du Travail (1), et surtout sur l'incertitude

1. « Les économats de chemins de fer », y disait M. Guérard,

des conclusions du 17^e Congrès du *Syndicat National*. En tout état, les 40.000 adhérents de cette organisation n'avaient pas, d'après lui, le droit de parler au nom de tous les employés et ouvriers des chemins de fer, comme en témoignait l'ordre du jour d'une réunion tenue le 30 mai 1907, par lequel les intéressés « donnent à leurs délégués les pouvoirs les plus étendus pour protester, en ce qui les concerne, contre le projet de loi tendant à la suppression de leurs économats et donnent mandat aux dits délégués de prendre, dès à présent, telles mesures que comporteront les circonstances pour en assurer le maintien ». « De nombreuses familles d'ouvriers » ajoutait M. de La Batut, « ont pu surmonter les difficultés de l'existence, souvent très pénible, grâce à la facilité qu'elles ont eu à s'approvisionner dans les économats... qui n'ont rien de commun avec les institutions similaires dont on vous a parlé. »

A cet article additionnel, M. Alexandre Millerand proposait, par voie d'amendement, l'adjonction des dispositions relatives au referendum quinquennal, qui devaient, en effet, prendre place à la fin de l'ar-

« n'ont pas le même caractère que ceux connus sous le nom de *Truck-System*. L'employé n'est pas tenu de s'y approvisionner, et nous pouvons dire, car c'est la vérité, qu'ils rendent des services ».

Cette lettre est de février 1906.

ticle 3. « Lorsque ceux-là même », disait-il, « qui se servent des économats viennent auprès de la Commission compétente protester contre la suppression qu'on propose et déclarer que si on la vote leurs intérêts matériels vont être directement lésés, on comprend que, même chez les esprits les plus disposés à obéir aux idées générales sans examiner de trop près les réalités, un doute s'élève et une hésitation se fasse jour. » Et comment sortir de ce doute ? en s'adressant aux intéressés eux-mêmes.

Cette proposition présentait un intérêt social dépassant de beaucoup la portée du débat sur les économats ; son effet n'allait à rien moins qu'à organiser, en vue d'un objet très pratique et très précis, le personnel de chaque Compagnie ; c'était une expérience d'organisation de la classe ouvrière tout entière.

La Commission du travail combattit les propositions de La Batut et Millerand. M. Zévaès ne contestait pas l'absence de bénéfice des Compagnies ; mais il attaquait l'usage de la retenue de fait et invoquait l'argument à effet du contribuable permettant aux Compagnies, sous forme de garantie d'intérêts, de transporter gratuitement leurs denrées et d'accorder ainsi à peu de frais des suppléments de salaire à leur personnel ! Il faisait observer que le Congrès du *Syndicat National* s'était nettement prononcé pour la suppression des économats « tels qu'ils fonctionnent actuellement » et que, d'ailleurs, les Com-

pagnies bénéficieront pour liquider leur situation du délai de cinq ans précédemment voté. Il invoquait, enfin, les bons résultats des coopératives du P.-L.-M.

Avec M. Zévaès, M. Georges Berry insistait à nouveau toujours à son point de vue des intérêts du petit commerce. Après le vote, en 1894, de la proposition Doumer portant transformation des éconômats en coopératives dans le délai d'un an, il rappelait le vote en 1899 de sa proposition portant suppression pure et simple. « J'ai reçu ce matin », disait-il, « deux délégations, l'une venant de Paris, l'autre venant de la banlieue, — la première demandant la suppression des éconômats, la seconde insistant pour leur maintien » — et accusait les Compagnies d'être pour quelque chose dans ces divergences. Il reprochait, enfin, à ces dernières de ne pouvoir livrer au prix coûtant que grâce aux transports gratuits et au non-payement des droits d'octroi.

Tout en se ralliant à l'ensemble des propositions de La Batut-Millerand, M. Jean Jaurès demanda que les Conseils d'administration fussent composés, non pas, comme le voulait le texte discuté, « en majorité », mais bien *en totalité* de délégués élus par les travailleurs intéressés. C'était, disait-il, le vœu, expressément signifié, de ces derniers sans exception, et, s'agissant du maintien indéfini des établissements des chemins de fer, il était logique d'exiger au profit

des ouvriers plus de garanties que pour une simple prorogation de cinq ans.

Repoussé par le Gouvernement et la Commission, l'amendement de La Batut fut voté à 118 voix de majorité, sans prise en considération de la proposition de M. Jean Jaurès. Acceptée par le Gouvernement et la Commission, l'addition de M. Millerand fut également adoptée.

La Commission sénatoriale chargée d'étudier la proposition de loi votée par la Chambre a manifesté à M. le ministre du Travail le désir de connaître l'avis des principaux syndicats ouvriers et patronaux sur la suite qu'elle leur paraît comporter. M. René Viviani a immédiatement procédé à cette enquête.

Dans un questionnaire spécial aux éconômats de chemins de fer, nous remarquons les questions suivantes :

1° *Êtes-vous d'avis que le projet de loi s'applique aux éconômats des chemins de fer dans les conditions où il s'applique à tous les autres éconômats ?*

2° *Êtes-vous d'avis que les employés et ouvriers de chemins de fer soient appelés, tous les cinq ans, à un referendum ?*

3° *Êtes-vous d'avis que les Conseils d'administration soient composés d'une majorité d'employés et d'ouvriers ?*

4° *Êtes-vous d'avis qu'il soient composés entièrement d'employés et d'ouvriers ?*

Les réponses des organisations à ce questionnaire ne sont pas encore connues ; en présence des contradictions du personnel que notre étude a fait ressortir, il est difficile de présager quel en sera le sens général.

Il est, d'autre part, douteux que la discussion du projet puisse venir utilement au Sénat avant le courant de 1908.

CHAPITRE VI

DE L'AVENIR DES ÉCONOMATS DE CHEMINS DE FER

§ 1. — Opportunité et portée de la réforme projetée.

Le projet de réglementation des éconômats de chemins de fer a soulevé dans la presse et dans l'opinion de vives critiques, dont nous nous proposons d'examiner le bien-fondé.

On doute, tout d'abord, de l'acquiescement des Compagnies aux nouvelles conditions imposées. Et nous ne voulons point parler de la condition de non-bénéfices, que nous savons être remplie par avance, mais de celle du maintien temporaire par referendum quinquennal, et surtout de la participation d'une majorité d'agents à l'administration des magasins.

La première de ces dispositions, que M. Charles Gide qualifie de « vraiment singulière », semble, en effet, de nature à créer une instabilité, un manque

de confiance dans le lendemain, qui pourraient être préjudiciables, sinon à la gestion quotidienne de l'institution, du moins à son développement et à ses progrès. « On ne voit guère les Compagnies », dit le subtil et profond économiste que nous venons de citer, « s'assujettissant à tous les frais et les ennuis qu'impliquent les économats et obligées de demander tous les cinq ans à leurs employés s'ils les autorisent à continuer ! »

Ces craintes ne nous paraissent pas très fondées. D'abord, si les réclamations du personnel en faveur du maintien, que nous avons longuement relatées, ont été libres et sincères (et les Compagnies sont bien placées pour le savoir), il n'y a pas de raisons pour croire que l'opinion des agents sur les économats aura beaucoup changé dans cinq ans, en sorte que les Compagnies n'aient pas à s'inquiéter outre mesure du fantôme du referendum quinquennal qu'on voudrait nous montrer comme paralysant leurs efforts vers le mieux et décourageant leur bonne volonté.

Pour qu'on pût craindre une modification des sentiments de la majorité du personnel vis-à-vis de l'économat, il faudrait que la nouvelle gestion de l'institution, assurée dorénavant par une majorité d'employés et ouvriers, en eût tellement faussé le caractère et désorganisé le fonctionnement qu'elle ne rapportât plus aucun avantage à ses adhérents et

présentât même des inconvénients comparables aux abus des économats commerciaux supprimés par la Chambre.

Or, rien ne nous autorise à croire que les résultats de cette gestion seraient tels ; tout, au contraire, nous donne à penser qu'ils ne seraient pas sensiblement inférieurs à ceux assurés par l'administration patronale.

Les coopératives actuellement existantes sur les réseaux français, font, en effet, d'excellentes opérations, et elles sont uniquement gérées par des employés et ouvriers adhérents. Pourquoi un Conseil d'administration composé en majorité seulement de ces employés et ouvriers ne dirigerait-il pas l'économat dans les mêmes conditions ? Le seul changement du nom de l'institution créerait-il ce miracle de faire oublier à ces travailleurs le sens de leurs intérêts matériels, de ceux de leurs familles et de leurs camarades ? Le seul fait de s'asseoir périodiquement, autour d'un tapis vert, avec des ingénieurs et des chefs de service, suffirait-il à leur faire perdre la notion de leur responsabilité, si puissante chez eux lorsqu'ils sont entre eux ? Et voit-on bien les représentants de ce prolétariat si sage et si *possibiliste* « saboter » du jour au lendemain l'institution dont il vient de réclamer le maintien par soixante-dix mille signatures, alors que, sur les réseaux de l'Est et de P.-L.-M., certains d'entre eux exercent en faveur

de leurs sociétés de consommation un véritable apostolat ?

Nous nous refusons, pour notre part, à partager les appréhensions exprimées dans la brochure *Protestation du personnel des chemins de fer contre la suppression des éconômats* : « La condition de faire gérer les éconômats par un Conseil d'administration nommé en majorité par le personnel semble aussi illogique qu'injuste, puisque, si ce Conseil d'administration administre mal, la Compagnie, sans contrôle, devra, néanmoins en supporter les conséquences pécuniaires. » Mais il est tout à fait probable que le Conseil administrera bien, sinon dans l'intérêt de la Compagnie, du moins dans l'intérêt des agents qui ont tout à gagner au maintien et au bon fonctionnement de l'institution ; d'autre part la Compagnie, représentée au Conseil par une minorité d'administrateurs professionnels, ne sera ni sans contrôle, ni même sans action sur sa gestion, et, si elle ne peut éviter des bilans fâcheux, sera toujours à même de mettre la clef sous la porte, ce qu'aucune disposition du projet de loi ne lui interdit.

Ce n'est d'ailleurs pas seulement aux coopératives de l'Est et du P.-L.-M. qu'il faut demander un exemple de gestion des magasins par les délégués du personnel intéressé, et l'un des éconômats que nous avons étudié peut nous fournir à cet égard d'utiles suggestions.

L'économat des vivres du réseau de l'État, tel qu'il fonctionne actuellement, ne doit pas être absolument considéré comme une institution patronale. Au début, le réseau de l'État a bien fourni l'avance nécessaire aux premières acquisitions de marchandises et d'outillage, mais, cette avance étant actuellement remboursée, l'économat peut être considéré comme une société coopérative de consommation.

L'économat est administré par une Commission dans laquelle le personnel compte sept représentants sur douze membres la composant. Le réseau de l'État n'intervient que pour assurer l'exécution des règlements et la bonne gestion du service.

La coopération des clients de l'économat n'est pas rigoureusement absolue, en ce sens que, contrairement à ce qui se passe dans la plupart des sociétés coopératives, il n'est pas fait de répartition des bénéfices au prorata des achats et que les clients n'ont pas participé aux premières avances nécessaires à toute société en voie de formation.

Mais, en fait, la majoration des prix de vente qu'ont subie les clients, et qui a permis le remboursement de l'avance faite par le réseau de l'État, peut être considérée comme une participation aux dépenses primitives d'installation.

Quant aux excédents de recettes qui ont suivi ce remboursement, ils ont servi et ils servent encore à maintenir le fonds de roulement à un chiffre qui per-

met de faire face aux achats de denrées ainsi qu'à l'entretien, au renouvellement et à l'augmentation considérable de l'outillage qui a été nécessaire (notamment pour installation des chais, acquisition de foudres, canalisation, etc.).

Voyons, d'autre part, comment sont désignés les délégués des agents du réseau à la Commission administrative de l'économat.

Ces délégués sont au nombre de douze. Quatre sont choisis directement, nous l'avons vu, parmi les agents intéressés, indépendamment de toute élection ; trois autres sont désignés par les membres élus du Comité du travail.

Créés en 1901 par M. Pierre Baudin, ces Comités, au nombre de trois (un pour chacun des arrondissements d'exploitation du réseau, à savoir Tours, Nantes et Saintes), ont pour mission de veiller à l'application de toutes les dispositions législatives et réglementaires concernant le travail des agents. Ils font une large part à l'élément ouvrier : ils comprennent en effet six agents et quatre ouvriers de tous les services de l'arrondissement, élus pour trois ans par les agents et ouvriers de leur catégorie en fonctions depuis six mois.

L'élection a lieu par bulletin secret, le vote étant exprimé sous double enveloppe. L'enveloppe extérieure seule porte le nom de l'électeur, l'intérieure ne

porte que l'indication de son service et de sa circonscription.

L'électeur peut, à son choix, envoyer son bulletin par la poste au chef de service de son arrondissement ou le remettre à son chef de gare, qui en assurera la transmission.

Les chefs de service procèdent au dépouillement, chacun en ce qui concerne son personnel. Ils constituent à cet effet des bureaux de vote composés des six électeurs les plus âgés résidant dans la localité. Il est dressé du dépouillement un procès-verbal qui est affiché à la porte du bureau et dont un double est envoyé à la direction. L'élection a lieu à la majorité absolue au premier tour, à la majorité relative au second.

Le résultat est porté à la connaissance des électeurs par un ordre du jour de la direction.

C'est parmi les employés et ouvriers ainsi élus, et exclusivement par eux, que sont choisis trois membres de la Commission d'administration de l'éconamat sur les sept qui y représentent l'élément travail. On voit que le premier degré de cette élection fonctionne dans des conditions de sincérité et d'indépendance permettant de bien augurer de toute organisation électorale que les nouvelles dispositions législatives rendront nécessaire, et qui trouvera dans celle de notre réseau d'État le plus rationnel à la fois et le plus pratique des modèles.

Nous ne croyons donc pas que les Compagnies seraient fondées à douter de la possibilité du bon fonctionnement des économats tels qu'ils sont régis par la proposition votée le 6 juin 1907, au point de se refuser *a priori*, à mettre l'innovation en pratique. Indépendamment des considérations qui précèdent, elles hésiteraient à priver sans transition leur personnel d'établissements manifestement utiles. Elles craindraient de soulever parmi leurs agents, par la fermeture inconsidérée des magasins, une émotion dont l'intensité des protestations que nous avons analysées nous permet de concevoir la violence. Elles y regarderaient à deux fois enfin, avant de laisser inutilisés un matériel et des locaux d'affectation difficile rendus disponibles par la disparition de l'écomat, — avant surtout de renoncer aux avantages sociaux et moraux que leur procure l'institution et qu'elles préféreraient certainement conserver avec le concours des agents que perdre sans eux.

§ 2. — Des raisons de souhaiter la transformation des économats en coopératives.

C'est, en général, pour des raisons d'un caractère beaucoup plus social qu'économique qu'on souhaite et qu'on a proposé la transformation des économats de chemins de fer en sociétés coopératives de consommation,

Une première raison susceptible de motiver l'opinion des partisans de cette transformation pourrait être la comparaison du fonctionnement de l'une et de l'autre institution, à supposer que l'étude des résultats de la coopération permette de reconnaître la supériorité de celle-ci sur les établissements patronaux. Or, l'étude comparative que nous avons faite au cours de ce travail ne nous a amené à constater rien de semblable ; les principaux intéressés, d'ailleurs, dont l'opinion a bien quelque poids, vont plus volontiers à l'économat qu'au magasin coopératif. Il semble fatal que les économats, gérés par des professionnels et bénéficiant, de la part des Compagnies, de subventions plus considérables, aient sur les coopératives une supériorité marquée au point de vue économique.

Se laissera-t-on convaincre par l'absence ou l'atténuation, dans la coopération, des abus et des dangers que présentent les économats ? Le recrutement forcé, par exemple, n'existe pas dans les sociétés de consommation ; mais il n'existe pas non plus dans les magasins des Compagnies, sinon sous la forme de suggestions plus ou moins conscientes qui ne constituent pas plus une contrainte que le prosélytisme coopératif.

La retenue sur les salaires ? Mais la coopération n'est pas exclusive de ce mode de règlement. Nous n'en voulons pour preuve que cette réponse de la

Compagnie de l'Est au questionnaire de 1900 : « *Les trésoriers des sociétés peuvent s'entendre avec les agents payeurs ; la Compagnie n'intervient pas officiellement.* »

Le crédit ? Il règne en maître avec tous ses dangers, dans les coopératives.

La question est, on le voit, complexe, mais ses données doivent nous fournir les éléments d'un choix rationnel.

Si, par l'identité du but poursuivi et par la similitude des moyens employés, les sociétés coopératives de chemins de fer ont la plus grande analogie avec les économats, elles en diffèrent plus ou moins cependant par leur constitution légale ou administrative, par le mode d'établissement des prix de vente et par l'emploi des bénéfices.

Dans l'un comme dans l'autre système, les agents peuvent recevoir, sans altération de poids ou de quantité, des marchandises de bonne qualité et bénéficient de la différence entre les prix d'achat en gros et les prix de vente au détail. De plus, le fonctionnement d'un économat, aussi bien que celui des coopératives, a toujours pour effet de modérer, dans une certaine mesure, les prix de vente du commerce, de sorte que, par le fait seul de ces institutions, les agents mêmes qui ne jugent pas à propos d'y participer en tirent un certain profit indirect.

A côté de ces qualités communes aux deux systè-

mes, les éconômats et les sociétés coopératives, ont respectivement leurs avantages et leurs inconvénients. Nous ne saurions mieux faire que de reproduire le tableau complet et précis que M. M. Lemer cier a donné des uns et des autres :

... « Les éconômats offrent indistinctement à tous les employés et ouvriers d'une même administration des facilités d'existence identiques et permettent ainsi d'égaliser, autant qu'il est possible, le coût de la vie matérielle sur tous les points d'un grand réseau. Par contre, certains agents des administrations ou compagnies peuvent toujours s'imaginer qu'ils seront mal vus en haut lieu s'ils ne s'adressent pas à l'éconômat, ou bien encore être mis en défiance contre cette institution par la crainte de voir leurs dépenses contrôlées ou tout au moins connues par leurs chefs de service. La vente à prix de revient ne leur permet pas, d'autre part, de se rendre compte du bénéfice qu'ils réalisent annuellement et les expose presque fatalement à dépenser, au fur et à mesure, les économies opérées sur leurs acquisitions de chaque jour.

« Trop peu nombreuses encore sur la plupart des réseaux qui leur ont donné la préférence, et par là-même aussi trop souvent impuissantes à remplir toute leur mission, les sociétés coopératives, de leur côté, ont l'immense avantage de stimuler tout particulièrement dans le personnel l'esprit d'initiative,

les idées d'ordre et le sentiment de la responsabilité individuelle. Outre cela, elles se prêtent, peut-être mieux que les économats, à donner satisfaction aux besoins et aux goûts, très différents, qui peuvent se rencontrer dans le personnel des diverses régions d'un même réseau. Elles ne peuvent, à un autre point de vue, éveiller chez les agents aucun sentiment d'appréhension ou de méfiance vis-à-vis de l'autorité patronale. Enfin, par la pratique à peu près générale des prix de vente presque égaux à ceux du commerce local et par la répartition annuelle du trop perçu, elles mettent en une seule fois aux mains de l'employé ou de l'ouvrier le bénéfice total résultant de ses économies journalières et développent ainsi le goût de l'épargne chez lui et autour de lui. »

Cette dernière considération s'inspire d'une théorie originale, bien dans notre sujet, que M. G. de Laveleye a développée dans un rapport à la troisième session du Congrès international des chemins de fer, en 1889.

Voici le résumé de cette théorie :

Ni les économats, ni les associations coopératives de consommation ne doivent être rangés, comme on le fait à tort d'ordinaire, parmi les associations de prévoyance.

Les deux systèmes procèdent par les mêmes moyens — notamment par la suppression du crédit à l'achat et à la revente — pour obtenir un but indentique : la

diminution du prix des denrées d'alimentation et des objets de première nécessité.

Ils sont en cela semblables aux grands magasins qui, par les mêmes moyens, réalisent la même fin, avec l'esprit de lucre en plus.

La réduction du prix des articles vendus par les éconômats et les coopératives présente un danger pour l'ouvrier et le petit employé ; *elle restreint la somme nécessaire à leur vie matérielle et risque ainsi de faire baisser le taux des traitements et salaires.* Point n'est besoin d'insister sur cette loi vieille comme l'économie politique : les nécessités de la vie devenant moindres (du fait, en l'espèce, des éconômats et des coopératives), le minimum de salaires tend à baisser parallèlement et proportionnellement. Le fait que la rétribution du personnel des Compagnies, qui s'opère dans des conditions comparables à celles de la rétribution des fonctionnaires, ne permet pas de compressions brusques ni importantes des salaires, n'enlève à la loi des dits salaires rien de sa nécessité.

Les éconômats et les coopératives doivent donc maintenir leurs prix au niveau des prix des détaillants et employer les excédents à des œuvres qui seront de véritables œuvres de prévoyance. Éconômats et établissements coopératifs auront alors un but *positif* ; leur but n'est que négatif lorsque, travaillant pour rien, ils se bornent à produire une baisse. Les économies ainsi réalisées par les agents s'en vont

en gaspillages et, au bout de l'année, ces derniers, malgré leur affiliation aux établissements coopératifs patronaux, seront dans la situation du simple client des débitants locaux. Il convient donc de vendre aux prix du commerce.

Mais, de par le patronage qui est à leur base, les économats, dont le personnel se défie si volontiers, sont mal placés pour vendre dans ces conditions et faire une application judicieuse du bénéfice. Les coopératives peuvent seules, et plus aisément, obtenir de leurs adhérents la confiance indispensable pour dériver vers l'épargne et la prévoyance l'économie réalisée sur la vie de tous les jours.

Considérés comme institution de prévoyance, les économats, d'après M. G. de Laveleye, doivent donc céder le pas aux associations coopératives (1).

Les raisonnements de M. de Laveleye sont valides et bien construits ; mais, ne les considérerait-on pas comme tels, ne se rangerait-on pas à son point de vue un peu exclusif de *prévoyance*, qu'il faudrait encore retenir de sa conclusion ce qui a trait à la *confiance* supérieure dont bénéficient les coopératives. Les travailleurs puisent cette confiance dans la notion qu'ils ont de s'administrer eux-mêmes et de ne pas confier à d'autres qu'à eux-mêmes la gestion de

1. Le Congrès émit un vœu dans le sens exposé par le rapporteur.

leurs intérêts matériels. Elle naît du sentiment de leur initiative. Ce résultat dit plus en faveur des établissements coopératifs que toutes les constructions économiques.

§ 3. — Des conditions de cette transformation.

Au point où nous sommes arrivés, la transformation des économats en coopératives nous apparaît comme éminemment souhaitable. On a émis des doutes au sujet de sa possibilité.

Avant d'aller plus loin, il convient de remarquer que l'existence des importantes coopératives de l'Est et du P.-L.-M. semble un argument sans réplique en faveur de cette possibilité : de ce que les coopérateurs dans ces deux Compagnies ont passé de 0 à 30.967, et le chiffre de leurs opérations de 0 à 13.251.447 francs, on ne peut pourtant pas conclure que les agents des Compagnies à économats, déjà entraînés au système de l'approvisionnement collectif, ne pourront obtenir aucun résultat par le mode coopératif !

Il est vrai que les adversaires de la transformation s'attachent seulement à faire ressortir l'impossibilité d'une transformation *immédiate*. Quels sont les arguments qu'ils mettent en avant ?

M. Ch. Gide, — non pas opposé, bien entendu, au

principe de la transformation, mais seulement sceptique quant à sa réalisation, — les résume ainsi :

«... Dans bien des cas, l'économat patronal ne sera nullement remplacé par la coopérative ouvrière, soit parce que les ouvriers n'auront pas le capital nécessaire pour la créer, ou parce qu'ils n'auront pas les capacités administratives voulues, ou parce que ce sont des ouvriers nomades (ce qui est le cas pour tous les travaux de terrassement et de construction de voies ferrées), ou tout simplement parce qu'ils n'y pensent même pas. »

On peut faire intervenir d'autres considérations. On peut se demander, par exemple, comment s'opérerait, dans le cas de transformation, le remboursement des avances faites aux économats par les Compagnies? Si les transports, après la dite transformation, se feraient dans les conditions actuelles et si les prix de revient n'en seraient pas assez relevés pour compromettre le fonctionnement des institutions coopératives? Ces objections, on se le rappelle, furent soulevées au cours du Congrès tenu en 1906 par le syndicat Guérard.

M. de Villebois-Mareuil, enfin, en a fait valoir d'autres à la tribune de la Chambre. Les agents sont espacés sur les réseaux : comment pourraient-ils se grouper en coopératives? Les sociétés de cette nature (M. Lourties le remarquait dans son rapport) ont plus particulièrement le caractère de sociétés

locales; elles ont intérêt à limiter, dans une certaine mesure, leur champ d'opérations. La dissémination de tout le personnel serait de nature à rendre la coopération très difficile parmi les ouvriers et employés de chemins de fer.

Aucun de ces arguments ne nous paraît décisif. Les agents du P.-L.-M. ont réuni un capital social de 1.500.000 francs; ceux de l'Orléans et de l'Ouest n'en pourraient-ils pas faire autant? — La dissémination des agents s'opposerait à la formation des groupements: ceux du P.-L.-M. sont pourtant groupés en plus de soixante sociétés. Et le groupement effectif territorial, n'aurait pas lieu, qu'il serait relativement facile d'organiser de grands magasins coopératifs procédant par expéditions, par wagons-magasins tout comme le Nord ou l'Orléans. L'Ouest, le Midi, qui n'ont pas de succursales, ne procèdent pas autrement.

Qu'on ne nous objecte pas la question des tarifs: la conclusion des développements que nous y avons consacrés nous dispense de faire ressortir ici que les pouvoirs du ministre des Travaux publics seraient assez étendus et suffisamment fondés en droit pour obtenir, en faveur des nouvelles coopératives, des avantages au moins égaux à ceux dont jouissent celles de l'Est et du P.-L.-M. pour leurs transports de toutes natures.

Il serait, par ailleurs, facile de procéder au rem-

boursement des avances des Compagnies par un tant pour cent sur les bonis; et ces avances ne sont pas si considérables que les prélèvements à cet effet ne puissent être limités à un petit nombre d'annuités.

Reste la question de la compétence des administrateurs. Nous avons vu qu'il n'y aurait aucune raison sérieuse de la mettre en doute. La gestion d'une coopérative exige des qualités bien terre à terre d'honnêteté, de bon sens, très répandues dans la classe ouvrière, ainsi que ce minimum d'esprit commercial qui se rencontre évidemment à un aussi haut degré chez n'importe quel homme d'équipe que chez les Ingénieurs du matériel et de la traction. Au surplus, les résultats des coopératives de chemin de fer que nous avons mentionnés sont au moins très honorables.

De toutes les difficultés sérieuses que rencontrerait la transformation, aucune ne nous paraît donc insurmontable. Il y aurait seulement un très fort déchet, représenté probablement par le chiffre de 33,71 0/0, différence entre la proportion des adhérents aux économats et celle des affiliés aux coopératives. Mais ces proportions n'ont rien de définitif, et M. Ch. Gide espère sans doute avec nous que l'extension du système coopératif à tous les réseaux provoquerait un grand mouvement de solidarité qui ferait remonter partout le pour cent des agents coopérateurs.

CONCLUSION

La transformation de tous les éconòmats en coopératives, dont nous venons d'envisager les conditions théoriques, n'est encore qu'un lointain idéal. Le récent texte législatif prépare cette solution, la rapproche sans l'effectuer. Nous la désirons avec une ardeur qui nous concerne.

Nous avons reconnu, au cours de ce travail, l'excellent fonctionnement des éconòmats de chemins de fer. Nous avons pu constater, jusque dans le détail, la parfaite organisation des achats et des livraisons, le souci de la qualité des denrées, l'effort de réduction du coefficient de gestion, le peu d'élévation des prix qui caractérisent ces institutions patronales, et nous avons rendu hommage aux grands et réels services qu'ils rendent à une des fractions les

plus intéressantes et les plus nombreuses de la classe ouvrière.

Nous approuvons donc sans réserve la sagesse de la Chambre qui a réservé aux éconômats des chemins de fer un traitement de faveur, et nous sommes, d'autre part, convaincu que la réglementation qu'elle propose de leur imposer contient des dispositions susceptibles d'en accentuer les avantages en en favorisant le développement.

Mais nous n'en souhaitons pas moins leur transformation progressive en coopératives.

C'est que l'éconômât de patronage porte en lui-même le principe de sa ruine. Il rappelle des institutions mortes, des étapes abolies de l'histoire du travail. Nous sentons qu'il est illogique de tout l'illorgisme qu'il y a dans le fait, pour un travailleur, de recevoir, à un titre quelconque, des fournitures de celui qui le paye et qui récupère, de ce fait, une partie du salaire ; nous sentons qu'il est immoral dans la mesure où il peut nuire à la dignité de ce travailleur.

Les causes morales mènent le monde. Il y a un idéalisme économique qu'il convient de constater sans l'apprécier. Une société n'est ni un bureau, ni une maison de commerce. Qu'une institution fonctionne à souhait, rende des services, augmente le bien-être général en méconnaissant, si peu que ce soit, l'une de ces prérogatives humaines qui ne s'aliè-

nent et ne se prescrivent point, son utilité pèse peu dans la balance. Elle est condamnée. Tôt ou tard, sous une invisible et titanesque poussée, elle se disloque et s'effondre, pour faire place à des formes sociales humainement supérieures.

Vu : le Président de la thèse,
C. PERREAU

Vu : le Doyen,
LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD

BIBLIOGRAPHIE

- LÉON JACQUES. — *Les Économats patronaux*. Henri Jouve, éd. Paris, 1903.
- Congrès international des chemins de fer, 3^e session, Paris, 1889. *Compte-rendu général*, vol. III. P. Weissenbruch, éd. Bruxelles, 1890.
- Congrès international des chemins de fer, 6^e session. Paris 1900, question XXXV : *Sociétés coopératives et Économats*. P. Weissenbruch, éd. Bruxelles, s.d.
- Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans : *Notice sur les institutions fondées par la Compagnie en faveur de son personnel*. Hemmerlé, éd. Paris, 1904.
- Almanach de la coopération française, suisse et canadienne, 15^e année. Paris, 1906.
- PICARD. — *Traité des chemins de fer*, t. II, pages 141, 496 t. III, p. 139.
- PALAA. — *Dictionnaire des chemins de fer*, t. I, p. 674.
- Revue pratique de l'Enregistrement, des Domaines, du Timbre et des Hypothèques, t. VI, article 3928.
- Syndicat national des Travailleurs de chemins de fer de France et des Colonies. *Compte-rendu du XVII^e Congrès national*. Puteaux, 1906.
- CHARLES GIDE. — *La suppression des Économats*. Revue de Psychologie sociale, Paris, juillet-août 1907.

Protestation du personnel des chemins de fer contre la suppression des Économats. Une pl. s. l. ni d.

PAUL LEROY-BEAULIEU. — *La suppression des Économats patronaux.* L'Économiste français, 15 juin 1907.

HUBERT VALLEROUX. — *La suppression des Économats patronaux.* L'Économiste français, 7 décembre 1907.

Le Temps : *Les Économats*, 8 juin 1907.

CH. PIERGÉ. — *La nouvelle loi sur les Économats.* XIX^e siècle, 16, 17 et 18 juillet 1907.

L'enquête sur les Économats. Bulletin de l'Office permanent du Travail, octobre 1907.

Sources

Chemin de fer de l'État. *Ordre général* n° 281 (en préparation).

Chemin de fer de l'État. Économat des vivres. Tarif n° 41 des prix de vente des magasins au 21 juin 1907.

Chemin de fer de l'État. *Ordre général* n° 413, *Organisation des Comités du travail*, 13 février 1901.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. Matériel et traction ; Instruction n° 2407, 4^e tirage. *Approvisionnement du personnel de la Compagnie aux magasins de denrées, combustibles, vêtements et autres objets.* Paris, 20 juin 1900.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. Matériel et traction. Instruction n° 2768 concernant *la délivrance et l'usage des livrets de denrées.* Paris, 21 mai 1904.

Chemins de fer de Paris à Orléans. Matériel et traction. Magasin des denrées (Paris). Prix de vente du 24 juin 1907 au 18 décembre 1907 inclus,

- Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. *Ordre général* n° 2, modifié par la 59^e annexe du 10 mars 1905.
- Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Économat. Tarif n° 41 des prix de vente au 1^{er} juin 1907.
- Chemin de fer du Midi. *Instruction n° 3. Organisation et fonctionnement du service des approvisionnements*. Imprimerie G. Delmas, Bordeaux, 1901.
- Chemin de fer du Midi. Extrait de l'ordre de service n° 135 (Exploitation, série A) ; n° 185 (Matériel et traction), n° 21 (Voies et lignes nouvelles, série C). *Instructions relatives au règlement des fournitures faites aux ouvriers admis à participer au bénéfice des magasins de l'Économat*. Bordeaux, 19 septembre 1895.
- Chemin de fer du Midi. 3^e division. *Note sur la gestion des magasins, parcs, magasins annexes*. Bordeaux, Imprimerie Delmas, s. d.
- Chemin de fer du Midi. Service des approvisionnements. Magasins annexes. Prix courant n° 526 du 1^{er} novembre 1907.
- Chemin de fer du Nord, 2^e division. Magasin de denrées. *Ordre de service* n° 1760. Paris — La Chapelle, 29 octobre 1904.
- Chemin de fer du Nord. Ordre de service n° 609 (Exploitation); n° 1812 (Matériel et traction); n° 842 (Travaux et surveillance). *Rappel des Instructions relatives aux fournitures faites par l'Économat*. Paris, 29 novembre 1905.
- Chemin de fer du Nord. Magasins des denrées, tarif des marchandises, novembre et décembre 1907.
- Chemin de fer du Nord. *Carte inédite du réseau indiquant l'emplacement des magasins de denrées, des parcs à combustibles, les localités desservies par wagons-magasins et les lignes desservies par expéditions de caisses*. Paris, 1907.

Projet de statuts pour une Société coopérative P.-L.-M. Une pl. in. s. l. ni d.

Fédération des Sociétés coopératives de consommation des employés de chemins de fer P.-L.-M. et Est et diverses. *Statuts*. Grenoble, 1906.

CASIMIR CHIOUSSE. — *La Société coopérative de consommation des employés de chemins de fer de Grenoble. Historique*. Un volume inédit. Grenoble, 1900.

— *Historique de la Fédération des Sociétés coopératives P.-L.-M.* Un volume inédit. Grenoble, 1906.

Carte inédite indiquant l'emplacement des Sociétés ressortissant à la Fédération des Sociétés coopératives P.-L.-M., Est et diverses.

Union des employés des chemins de fer P.-L.-M. *Catalogue*. Paris, 1906.

Sénat. Rapport fait au nom de la Commission chargée d'examiner le *projet de loi sur les Sociétés coopératives* de production, de crédit et de consommation par M. Lourties, sénateur (N° 26, annexe au procès-verbal de la séance du 2 décembre 1895, pages 103 à 110).

N° 195. Chambre des Députés. Neuvième législature, session de 1906, annexe au procès-verbal de la séance du 3 juillet 1906. Proposition de loi ayant pour but de *supprimer les Économats*, présentée par MM. Jules Coutant, etc..., députés.

N° 200. Chambre des Députés. Neuvième législature, session de 1906, annexe au procès-verbal de la séance du 5 juillet 1906. Proposition de loi ayant pour objet la *suppression des Économats patronaux*, présentée par M. Maurice Flayelle, député.

N° 899. Chambre des Députés. Neuvième législature, session de 1907, annexe au procès-verbal de la séance du 26 mars 1907. *Rapport* fait au nom de la Commission du travail chargée d'examiner les propositions

de loi de MM. Jules Coutant, etc..., et de M. Maurice Flayelle, par M. Al. Zévaès, député.

Journal officiel du 5 juin 1907. *Chambre des Députés, séance du 4 juin 1907*, pages 1157 à 1179.

Journal officiel du 7 juin 1907. *Chambre des Députés, séance du 6 juin 1907*, pages 1181 à 1203.

N° 157. Sénat, année 1907. Session ordinaire, annexe au procès-verbal de la séance du 13 juin 1907. *Proposition de loi adoptée par la Chambre des Députés ayant pour but de supprimer les Économats et d'interdire aux employeurs de vendre directement ou indirectement à leurs ouvriers et employés des denrées et marchandises de toute sorte, transmise par M. le président de la Chambre des Députés à M. le président du Sénat.*

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction. — DE LA SUPPRESSION DES ÉCONOMATS PATRONAUX	5
§ 1. — <i>Économats de patronage et Économats commerciaux</i>	5
§ 2. — <i>Les Économats devant la Chambre.</i>	7
§ 3. — <i>La suppression des Économats patronaux.</i>	17
Chapitre premier. — L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DES ÉCONOMATS DE CHEMINS DE FER.	27
§ 1. — <i>Chemins de fer de l'État</i>	28
§ 2. — <i>Compagnie d'Orléans</i>	47
§ 3. — <i>Compagnie de l'Ouest</i>	61
§ 4. — <i>Compagnie du Midi.</i>	68
§ 5. — <i>Compagnie du Nord.</i>	73
Chapitre II. — EXPOSÉ SUCCINCT DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT DES COOPÉRATIVES DE CONSOMMATION DES AGENTS DE CHEMINS DE FER.	81
§ 1. — <i>La coopération de consommation des agents de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.</i>	84
§ 2. — <i>La coopération de consommation des agents de la Compagnie de l'Est</i>	98
§ 3. — <i>Les coopératives de consommation dans le personnel des compagnies à Économats</i>	102
Chapitre III. — DE LA SITUATION JURIDIQUE DES ÉCONOMATS DE CHEMINS DE FER	106
Les Économats devant le petit commerce	106

§ 1. — <i>Des atteintes portées par les Économats</i> <i>au principe de l'égalité commerciale</i> . . .	117
§ 2. — <i>De l'abus du livret et de la vente à des tiers</i>	124
§ 3. — <i>De l'exemption de patente.</i>	127
§ 4. — <i>Des transports pour le compte des Écono-</i> <i>mats et Coopératives.</i>	134
§ 5. — <i>Les Économats au point de vue fiscal.</i> . .	146
Chapitre IV. — DU RÔLE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DES ÉCO- NOMATS DE CHEMINS DE FER.	153
§ 1. — <i>Clientèle et mouvement des affaires</i> . .	153
§ 2. — <i>Des denrées.</i>	158
§ 3. — <i>Des prix.</i>	163
§ 4. — <i>Des excédents de recettes et de leur emploi</i>	174
§ 5. — <i>Des compagnies dans leurs rapports avec</i> <i>les Économats.</i>	178
§ 6. — <i>De la situation des ouvriers et employés</i> <i>vis-à-vis de l'Économat.</i>	184
Chapitre V. — DE LA RÉFORME DES ÉCONOMATS DE CHE- MIN DE FER	191
§ 1. — <i>Les Économats et les travailleurs de la voie</i> <i>ferrée.</i>	191
§ 2. — <i>La réforme des Économats de chemins de</i> <i>fer devant la Chambre.</i>	202
Chapitre VI. — DE L'AVENIR DES ÉCONOMATS DE CHEMINS DE FER.	212
§ 1. — <i>Opportunité et portée de la réforme proje-</i> <i>tée.</i>	212
§ 2. — <i>Des raisons de souhaiter la transformation</i> <i>des Économats en Coopératives</i>	219
§ 3. — <i>Des conditions de cette transformation.</i> .	226
Conclusion.	231
Bibliographie.	234

